

C  
E  
R

S

E

N

I

N



*În bazele noastre aeriene se zboară intens, se perfecționează deprinderi, se acumulează experiență profesională...*

Prezent la ceremonialul depunerii Jurământului Militar de către cei mai tineri ostași de la Școala de Aplicație pentru Aviație, generalul-locotenent Constantin Gheorghe, șeful Statului Major al Forțelor Aeriene, a răspuns ziarștilor care s-au interesat de viitorul instituției de la Boboc și, mai ales, despre aspecte ale colaborării militare româno-americane în cadrul coaliției antiteroriste internaționale.



**SENTIMENTE PATRIOTICE,  
CĂLDURĂ SUFLETEASCĂ,  
SPIRIT PROASPĂT, TINERESC**

pagina 5

**ÎN DIRECT:**

**IRĂZBOII ȘI IBĂLCII**

Războiul este, de când lumea, un fenomen grav, dramatic, crâncen. Legile sale, dure, neiertătoare, nu admit decât învingători și învinși.

Spațiul în care se produce este, înainte de orice, spațiul beligeranților. Al celor care se vânează reciproc. Al vieții și morții în același timp. Intruși, cu voia sau fără voia lor, sunt pe un domeniu al riscului total.

Dar iată că suntem în mileniul III și războiul...se dă la televizor. În acest fel, oricare ins de pe planetă poate să tremure sau să se bucure, în funcție de locul pe care îl ocupă lângă baricadă, pentru o explozie, pentru un oraș ocupat, pentru un avion căzut...

Altfel spus, suntem conectați la acțiunile de luptă, le vedem, ne sperie, participăm și noi la război. Iar ca lucrurile să fie și mai antrenante, televiziunile, că avem destule, aduc experți, analiști, comentatori, doctori în războaie. O parte din acești oameni știu cu ce se mănâncă astfel de... bucate, au bunul simț să nu filozofeze aiurea și chiar te fac să pricepi ce și cum se petrece la război.

Dar recenta confruntare din Irak, transmisă, zice-se, în direct la televiziune, se bucură, de cele mai multe ori, subliniez: de cele mai multe ori, de comentarii absolut paralele cu fenomenul, ignoranța și absurdul întrec orice măsură, obrăznicia agresivă fiind dată, vândută nouă, telespectatorilor, drept cunoștință de cauză, profesionalism, cunoaștere elevată etc.

Astfel de "experți" își dau cu părerea, de pildă, despre natura, cauzele și scopurile războaielor. De fapt, te anunță că despre acestea vor vorbi. Iar dacă ești naiv și aștepti să afli care ar fi una sau alta, vei constata că și-au terminat spectacolul și nici nu au mai adus vorba despre natura, cauzele sau scopurile războaiului.

M-am uitat amuzat cum, pe parcursul unei emisiuni, un distins om politic îl "învăța" pe un general în rezervă, persoană cu solide cunoștințe în domeniu, cum e chestia cu războiul, cu lupta armată. Tactica se confunda cu strategia, dacă nu cumva se inversau, formele cu metodele, cauzele cu efectele. Pe un alt post, un fost înalt demnitar militar era intrerupt din cinci în cinci secunde de prezentatorul postului, care voia altceva decât ideile pertinente ale invitatului său.

Dar sunt și cazuri în care militari de carieră, rezerviști sau activi, bat câmpii pe lângă subiect, evită răspunsurile directe, amestecă aspectele politice cu cele militare și invers. Oameni serioși, cu știință de carte, se pun în situații penibile din cauza emoțiilor, a preopințiilor prea vehemente sau a abordării unor teme străine lor.

Apropo de obrăznicie, de ignoranță. Pe unul din posturi au apărut, la un moment dat, trei ziarști. Subiectul discuției, tot războiul din Irak. Se comentau evenimentele la zi, la oră, la secundă, că tot aveau imagini "în direct". Pe parcursul discuției, cei doi jurnaliști invitați au găsit ocazia să spună că războiul, lupta armată constituie subiecte pe care nu le stăpânesc temeinic. Jurnalistul gazdă, însă, se dădea mare cunoscător. Până când, privind spre ecran, observă cu voce tare: "Iată ce infern au declanșat americanii astă seară asupra orașului..." (Și numește o localitate lovită de bombardamente). Unul dintre oaspeți: "Nu, nu-i localitatea aceasta. Este Bagdadul". Jurnalistul gazdă: "Da! Priviți ce intensitate au bombardamentele americane efectuate în această seară asupra Capitalei irakiene". Celălalt jurnalist oaspete: "Nu sunt bombardamentele din această seară, ci din seara a doua a conflictului". "Da? - face gazda mirată. O fi, că nici eu nu mă pricep prea bine!"

În felul acesta ne sunt traduse imaginile pe care televiziunile ni le aduc în casă. Un lucru serios, grav, cumplit este transformat în bălci de actoria ieftini, de ocazie. Suntem intruși, iar războiul pedepsește intruși.

Iluzia cea mai mare fiind totuși că privim războiul în direct...

**DUMITRU AMARIEI**

## Din nou, război în Golf. A început operația

# "IRAQI FREEDOM"

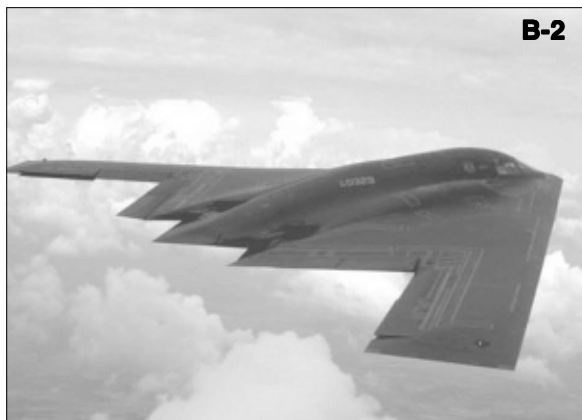
✦ Bombardamente masive asupra principalelor obiective militare ✦ 2.000 ieșiri avion pe zi ✦ Se atacă și terestru, pe trei direcții vizând Bagdadul ✦ De la "Foc și Teamă" la "Șoc și Groază" ✦ Brigada 173 Aeropurtată (SUA) a deschis al doilea front, în nordul Irakului ✦ Au intrat în luptă unitățile de elită ale lui Saddam Hussein: Garda Republicană și Fedayinii

Asadar, din nou război în Golful Persic! La 12 ani de la prima intervenție militară aliată împotriva Irakului, care invadase Kuveitul, Statele Unite ale Americii, Marea Britanie și Australia au pornit o nouă campanie militară având ca țintă regimul dictatorial, pro-terorist, al președintelui Saddam Hussein: "OPERATION IRAQI FREEDOM" – "OPERAȚIA LIBERTATE PENTRU IRAK".

Asigurarea (securizarea) câmpurilor petrolifere irakiene și a resurselor naturale care aparțin poporului, și de care acesta are nevoie, și începerea reconstrucției Irakului; 8) Ajutarea Irakului pentru realizarea condițiilor

Unite ale Americii președintelui Saddam Hussein pentru a renunța la putere și a părăsi Irakul. Explicația campaniei militare a dat-o însuși președintele american, George W. Bush, care a declarat: "În acest

*din mila unui regim care nu respectă legile și ne amenință cu arme de distrugere în masă... Ne vom apăra propria libertate și vom aduce libertate altora... Fie ca Dumnezeu să ne binecuvânteze țara și pe cei care sunt alături de noi!"*



B-2

Sub aspect militar, primul raid efectuat de aviația americană asupra Bagdadului a fost "o lovitură de decapitare", având drept scop anihilarea structurilor de comandă la cel mai înalt nivel și suprimarea a cinci membri-cheie ai regimului, printre care și Saddam Hussein. Atacul a fost executat cu circa 40 de rachete de croazieră aer-sol de tipul "Tomahawk" (rază de acțiune: 2.500 km; viteză: 880 km pe oră), ghidate prin satelit și lansate de pe navele și submarinele dispuse pentru luptă în Marea Mediterană, Marea Roșie și Golful Persic, precum și cu avioane de asalt de tipul "F-117 Nighthawk", invizibile, care au folosit, în premieră, bombe de mare greutate ("Massive Ordnance Air Blast" – "MOAB"), cu o încălțură de 9.450 kilograme explozibil, destinate a străpunge și cele mai sofisticate buncăre. Bombardamentul a durat aproximativ 15 minute și a fost repetat de mai multe ori, aceleași ținte fiind lovite în mod repetat, fără ca forțele irakiene de apărare antiaeriană să riposteze. "Foc și Teamă!"

În zilele următoare, atacurile aeriene au continuat în ritm susținut, aliații executând circa 2.000 ieșiri avion pe zi. Au fost vizate și alte obiective, între care sediile unor ministere, aerodromurile militare, concentrările de trupe inamice, punctele de comandă, bateriile de rachete pentru apărare antiaeriană, cazărțile Gărzii Republicane. La atac au participat avioane de bombardament strategic "B-2" și "B-52", avioane de asalt "F-117", avioane de vânătoare-bombardament "F/A-18 Hornet" și "F-14 Tomcat". Au fost atinse, de mai multe ori, palatele prezidențiale, au fost neutralizate mai multe baterii de rachete sol-aer și sol-sol ("Al Samoud-2" și "Al Fatah"), stații radar, obuziere de tipul "GHN-45", tancuri model "T-55" și "T-72". S-a atacat, cu precădere, pe timp de noapte, de la înălțimi mari, la care mijloacele de apărare antiaeriană irakiene să nu poată ajunge. În funcție de situație, la misiuni au participat și elicoptere de luptă, îndeosebi aparate de tipul "Apache".

Un rol cu totul deosebit îndeplinește Divizia 101 Aeropurtată americană, care a pornit din zona demilitarizată din Kuveit și a înaintat adânc pe teritoriul irakian, participând la neutralizarea prin foc combinat – terestru și aerian – a inamicului. "Șoc și Groază!"

Concomitent cu atacurile aeriene, aliații au declanșat și o puternică ofensivă terestră, pornită din sudul Irakului spre capitala Bagdad. Se atacă, în principal, pe 3 direcții: Sud-Est, pentru cucerirea localităților



B-52

*moment, forțele coaliției au declanșat primele acțiuni ale operațiilor militare destinate să dezarmeze Irakul, să elibereze poporul irakian și să avertizeze lumea de un grav pericol. La ordinele mele, au fost lovite ținte izolate, de importanță militară, care vor submina capacitatea lui Saddam Hussein de a se angaja în război. Este doar faza inițială a unei campanii care va fi de amploare și bine organizată, dar, în același timp, de durată și dificilă. În ea sunt angajate peste 35 de țări, al căror sprijin crucial, constând în baze militare, informații, logistică și unități combatante, este*

În baza Rezoluției 1441 a ONU, aliații au declanșat operațiile militare împotriva regimului Saddam Hussein, cu scopul declarat de "apărare a poporului american, distrugerea potențialului NBC irakian și eliberarea poporului irakian de tiranie". Cel de-al doilea război împotriva Irakului are următoarele 8 obiective: 1) Îndepărtarea prin forță a guvernului lui Saddam Hussein; 2) Descoperirea, izolarea și distrugerea armelor de nimicire în masă irakiene, a vectorilor de transport la țintă și a capacităților de producție; 3) Descoperirea, arestarea și condamnarea teroriștilor refugiați în Irak; 4) Culegerea informațiilor despre rețelele teroriste din Irak și din alte state care sprijină terorismul; 5) Culegerea informațiilor despre rețelele și activitățile ilegale pentru producerea sau exportul



AH-64 APACHE

necesare formării unui nou guvern care să nu amenințe vecinii și care să asigure integritatea țării.

Operația "IRAQI FREEDOM" a început la data de 20 martie 2003 (ora locală 05.34, 02.34 GMT, 04.34 ora României), după expirarea ultimatumului de 48 de ore acordat de Statele

*expresia unei voințe comune de a apăra pacea lumii... Vom înfrunța un inamic pentru care convențiile de război și morala nu contează, așa cum nu contează viețile civililor pe care îi va folosi ca scuturi umane... Vom intra în Irak, dar îi vom respecta poporul și civilizația.. Nu vrem să trăim*

Basra și Zubayr, importante centre petrolifere. La acțiuni participă inclusiv avioane de luptă de tipul "B-52"; Sud-Vest, cu obiectivele An Nasiriyah și An Najaf, puternic apărate cu blindate de către inamic; direcția Nord, pentru ocuparea localităților Mosul, Kirkuk și Tikrit. În luptă sunt angajate Regimentele 3 și 7 Cavalerie americane, Divizia 3 Infanterie Mecanizată (SUA), Corpul de Infanterie Marină din SUA, precum și Brigada 3 Comando aparținând Marii Britanii. Acestea au în dotare tehnologie militară de înaltă putere și precizie, între care vestitele tancuri "Abrams M1A2" (american), "Challenger 2" (britanic), transportoare blindate ușoare "Bradley" (americane), elicoptere de atac "Apache", muniție ultraperformantă. Atacurile terestre sunt precedate de masive lovituri din aer și de pe navele de luptă dispuse în apropierea Irakului, soldate, de fiecare dată, cu scoaterea din luptă a unor însemnate efective irakiene.

În ultimele zile, aliații și-au concentrat atenția asupra nordului Irakului, unde 1.000 de parașutiști americani au deschis ceea ce Pentagonul a numit "Frontul de Nord împotriva lui Saddam Hussein". Astfel, militarii aparținând Brigăzii 173 Aeropurtate (cu baza la Aviano, în Italia) au fost parașutați pe un aerodrom controlat de kurzi, după ce avioane de luptă de la bordul portavionului american "USS Theodore Roosevelt" au bombardat violent mai multe ținte irakiene din nord, unde unități "Fedayin Saddam" apăra cu disperare localitatea Samawah. În luptă vor fi angajate și efectivele temutei Divizii 4 Infanterie americană (14.000 de militari), cea mai bine dotată și instruită mare unitate din SUA.

Însă, așa cum este firesc, principalele acțiuni militare din cadrul "OPERATION IRAQI FREEDOM" se desfășoară din aer. Se știe că, în războiul modern, supremația aeriană este elementul determinant, hotărâtor al victoriei. Iar aliații stăpânesc, cu adevărat, spațiul aerian irakian. Atât cantitativ, cât, mai ales, calitativ, americanii și britanicii sunt superiori, la toate capitolele, irakienilor.

Practic, între cei doi combatanți este o diferență tehnologică... de un secol – afirmă experții militari occidentali. Avioanele și elicopterele de luptă ale aliaților sunt superperformante din toate punctele de vedere – caracteristici de zbor, putere de foc, manevrabilitate, protecție, siguranță, eficacitate, precizie de lovire. Cu toate acestea, irakienii opun o rezistență dărză, disperată. Și pe măsură ce cleștele se strânge spre Bagdad, confruntarea devine tot mai acerbă, tot mai sângeroasă. Irakienii fideli președintelui Saddam Hussein nu se dau înlături de la nici o acțiune care ar putea întârzia deznodământul – ei folosesc populația civilă drept scuturi umane, organizează capcane, execută prizonierii, încalcă convențiile internaționale de ducere a războiului. Cu toate acestea, aliații sunt hotărâți să meargă până la capăt, să dezarmeze Irakul, să elibereze poporul de sub tiranie, să contribuie la reconstrucția și democratizarea țării. Efort la care participă, în măsură în care este solicitată, și România, invitată recent să se integreze în Alianța Nord-Atlantică.

**Colonel (r) NICOLAE RADU**

# DE LA ÎNTÂI AUGUST 2003, VA FUNCȚIONA ȘCOALA DE APLICAȚIE PENTRU FORȚELE AERIENE

## PROIECT COMPLEX, SPECTACULOS, ABORDAT CU ÎNDRĂZNEALĂ

– interviu cu comandorul NICOLAE IONAȘCU, comandant al Școlii de Aplicație pentru Aviație –

**– Domnule comandor, îndepliniți de câteva luni funcția de comandant al Școlii de Aplicație pentru Aviație, instituție care trece printr-un foarte complex program de reformă. Ce se întâmplă de fapt?**

– Am preluat comanda Școlii de Aplicație pentru Aviație în plin proces de restructurare, de modernizare. Faptic, o primă etapă a reformei se încheie prin unirea a trei unități existente pe aerodromul Boboc. Însă lucrurile nu funcționează conform așteptărilor. Nici acum nu putem spune că am pus toate lucrurile la punct, dar structura a început să se miște, să funcționeze. Mai sunt multe de făcut. Aplicându-se prevederile Ghidului de carieră, o parte a personalului va pleca. În rezervă, la pensie sau în alte structuri. Noua formulă de organizare, noul stat, cum spunem noi, este finalizat. Iar la întâi august 2003, va începe activitatea Școlii de Aplicație a Forțelor Aeriene. Apare, astfel, o situație deosebit de complexă. Aici, la Boboc, se va pregăti personalul din toate armele care alcătuiesc Forțele Aeriene: aviație, artilerie, rachete sol-aer, radiolocație. Planul de învățământ este pregătit, este aprobat. Continuăm să ne pregătim pentru acest moment și sper ca totul să funcționeze conform planificării.

**– Veți primi foarte mulți cursanți. Cu mult mai mulți decât aveți în prezent. Se vor ivi probleme noi, complicate?**

– Problemele care se vor ivi vor fi legate mai ales de cazare. Cursanții care urmează să vină aici, la Boboc, vor fi, în medie, mai mulți cu aproximativ 600 de persoane. Deocamdată spațiile de cazare nu sunt cele pe care le dorim. Într-o primă etapă, vor avea posibilitatea să locuiască în oraș, la Buzău. La căminul

al școlii. Vom ameliora și starea celor șase hangare. Vom amenaja un parc. Și comandantul școlii va locui tot aici, pe aerodrom. Se va amenaja ceea ce se cheamă casa funcției.

**– Ne-ați înfățișat un proiect deosebit, îndrăzneț. Aveți bani pentru a realiza tot ceea ce v-ați propus? Cât timp va dura?**

– Avem asigurări că banii vor veni la timp. Și cred că așa va fi dacă în ceea ce privește concepția despre Școala de Aplicație a Forțelor Aeriene nu vor exista în timp modificări substanțiale. Executarea proiectului despre care vorbim va dura doi-trei ani. Aceasta cu condiția, repet, menținerii concepției privind infrastructura instituției.

**– Domnule comandor, se înțelege că în următorii doi ani, cei mai mulți dintre oamenii care vor lucra, vor învăța în Școala de Aplicație a Forțelor Aeriene trebuie să vină sau trebuie să fie aduși din localitățile apropiate, mai ales de la Buzău. De asemenea, se măresc considerabil necesitățile privind hrănirea efectivelor. Ce se va întreprinde în aceste domenii?**



**Comandorul Nicolae Ionașcu s-a născut în localitatea Zăvoaia, județul Brăila. A absolvit Școala Militară de Ofițeri de Aviație "Aurel Vlaicu" în 1976, iar Academia de Înalte Studii Militare în 1987. În 2002, la Colegiul Superior de Stat Major, a urmat cursul de perfecționare în conducerea strategică. A îndeplinit, succesiv, funcțiile comandant de escadrilă, comandant al unui Grup de Aviație Vânătoare-Bombardament, șef al instrucției în Divizia 1 Aeriană, șef serviciu în cadrul Centrului Operațional de Conducere Militară al Statului Major General. Este comandor din 1995; este calificat pilot clasa I pe avioane de vânătoare-bombardament și elicopter, instructor de zbor ziua și noaptea, în toate condițiile meteorologice; a executat 2.700 ore de zbor pe opt tipuri de aeronave. Este căsătorit și are doi copii: Robert, 20 de ani, student la informatică, și Ana Maria, 23 de ani, studentă la medicină. Este pasionat de informatică, turism, înot și tenis de masă.**

**– Școlii de Aplicație pentru Aviație i s-a imputat faptul că nu are programe moderne, nu pregătește oamenii în perspectiva dezvoltării planurilor de integrare euro-atlantică. În esență, s-a reproșat faptul că instituția este în afara proceselor pe care le traversează Forțele Aeriene, Armata Română în întregul ei.**

– Da. S-a constatat că, de ani buni, școala a fost ținută în afara proceselor de modernizare parcurse de celelalte entități militare. Personalul școlii nu a fost antrenat în activități externe. Și nu numai pe degetele de la o mână pe cei care au făcut un curs în străinătate sau au participat la activități comune de instruire. În ultima vreme s-au făcut eforturi pentru a ameliora situația și din acest punct de vedere. Programul de modernizare a procesului de învățământ e în derulare, dar niște schimbări în bine deja există. De pildă, am înființat cursul de zbor pe rută. Pentru piloți și pentru navigatorii de la sol. S-au întocmit manualele, necesare, activitate în care am fost ajutați foarte mult cu materialele oferite de Armata Franceză, am asigurat baza materială, iar lucrurile au început să intre în normal. Instructorii, profesorii care predau cursul sunt atestați de Autoritatea Aeronautică Civilă Română. După ce au absolvit acest curs, piloții militari, la cererea Statului Major al Forțelor Aeriene, susțin un examen la Autoritatea Aeronautică Civilă Română, în urma căruia pot obține brevetul care le permite să zboare pe căile aeriene civile în interiorul și în afara țării. La fel, pot obține brevetul specific activității lor, navigatorii de la sol.

– Dar aceasta nu este singura noastră acțiune în ideea modernizării programelor de învățământ, de instruire. Am procurat baza documentară de care aveam nevoie, o bună parte de la NATO și despre NATO, profesorii, instructorii își însușesc conținutul și își

modifică în mod adecvat cursurile, manualele. Astfel, cursanții vor primi informațiile de care au nevoie acum, în anul 2003.

**– Domnule comandor, vă rog să vă referiți, pe scurt, la ceea ce va fi Școala de Aplicație a Forțelor Aeriene din perspectiva menirii sale de a pregăti pentru luptă, de a instrui.**

– Într-un interval de timp cât mai scurt, școala trebuie să atingă nivelul ce să-i permită să pregătească oameni care, o dată ajunși la postul lor, să poată să-și îndeplinească misiunile primite. Înțeleg prin aceasta că, de pildă, pilotul X pleacă astăzi din școală, iar mâine execută misiuni de luptă în unitatea sa. La fel ofițerul rachetist, la fel radiolocatoristul. Școala de instrucție trebuie să-i asigure militarului atâtea cunoștințe și deprinderi încât în unitatea de luptă să nu mai fie nevoie de o nouă convocare, de noi ședințe de pregătire, de timp pentru acomodare etc. Nu. Ai venit, ia-ți misiunea, arată ce poți!

**– Să luăm un exemplu. Cum veți realiza această performanță pentru luptătorii aeriene?**

– La aviator este vorba de mutații în cel puțin două domenii.

Primul ar fi acela referitor la metoda de zbor. Astăzi la Școala de Aplicație pentru Aviație, metoda de zbor are altă filozofie decât aceea cu care se lucra acum un an. În urma contactelor și a unor discuții serioase cu comandanții bazelor aeriene am stabilit ceea ce așteaptă ei de la tânărul pilot care a parcurs o etapă de instruire la această instituție. S-a ajuns la concluzia că, la sosirea în bază, pilotul trebuie să aibă un minim de 100 ore de zbor executate la mână unu avion cu reacție, pe parcursul cărora să-și însușească prioritar zborul în formație și întrebuințarea în luptă. Asta vom face de acum încolo.

Dar, cum spuneam, este vorba și despre mutații într-un al doilea domeniu: cel al dotării, cel al înzestrării. Școala trebuie să primească avioane cu care în unități se execută misiuni de luptă. Ce zboară pilotul X la Borcea, unde va fi reparat? MiG-21 LanceR? Eu, aici, la școală, am MiG-21 LanceR, îl învăț tot ce trebuie și el pleacă de la mine luptător aerian adevărat. Sigur, mai este mult până departe, dar, în final, așa se vor petrece lucrurile. Și pentru aviație, și pentru artilerie și rachete sol-aer, și pentru radiolocație.

**– Am aflat că deja instructorii au început activitatea de zbor. Aveți suficienți instructori de zbor? Ce sarcini aveți pentru acest an?**

– Da, după verificările de rigoare, instructorii au început antrenamentul în zbor. Au un bun nivel de pregătire și, cu siguranță, voința de a lucra cât mai repede la formarea viitorilor aviatori. Deși, din cauza Ghidului de carieră, vom pierde vreo 20 de instructori din cei mai bine pregătiți (cei cu gradul de locotenent-comandor), ne rămân suficienți oameni cu care să ne putem îndeplini cele prevăzute pentru acest an. Datorită infrastructurii defectuoase de pe aerodromul nostru, care va intra în reparație în anul viitor, începând cu luna aprilie vom zbura pe aerodromul de rezervă. Din luna iunie începem cursul de trecere pe avioane cu reacție a studenților din anul patru. Mai întâi modulul teoretic, iar de la întâi septembrie vor parcurge modulul practic, la zbor.

**– Domnule comandor, buna organizare și funcționare a Școlii de Aplicație a Forțelor Aeriene, începând cu întâi august 2003, este unul dintre cele mai importante obiective ale reformei Forțelor Aeriene ale României. Dumneavoastră ați prezentat o parte a direcțiilor de acțiune și am putut constata dimensiunile schimbării, dar, mai ales, dimensiunile a ceea ce trebuie realizat, construit în următorii doi-trei ani. Este vorba de lucruri deosebite, îndrăznețe, spectaculoase chiar. Credeți în acest proiect? Va fi el realizat în termenii planificați?**

– Cred. Dacă nu aș crede nu aș fi aici, nu v-aș fi vorbit despre el. Și eu, și colaboratorii mei suntem optimiști și ne vom bate să-l realizăm.

**Comandor (r) DUMITRU AMARIEI**



L-39 – un avion-veteran pe care se vor instrui studenții la Școala de Aplicație a Forțelor Aeriene

militar sau cu chirie. Cazarea – aceasta va fi chestiunea cea mai greu de rezolvat.

**– Sunt convins că în legătură cu acoperirea necesarului de cazare se fac eforturi și aici, în școală, pe plan local.**

– Deja se lucrează la un pavilion. Se execută lucrările de reparație capitală. Este pavilionul pe care noi l-am conceput ca un cămin de garnizoană. Vom moderniza, de asemenea, încă șapte-opt pavilioane. Aici se vor crea condiții de locuit pentru cursanți și familiile lor. Urmează să se realizeze noul comandament

– Transportul personalului este și, pentru o vreme, va fi o problemă. Deocamdată ne descurcăm cu ce avem. Întreținem cât putem bine autobuzele existente și ne facem treaba. Sigur că va fi găsită o soluție pentru viitor. Aceasta ține însă de banii de la buget disponibili și de atenția pe care ne-o vor acorda planificatorii logistici.

Referitor la hrănirea personalului, în urma efectuării unei licitații, s-a ales o firmă cu experiență în domeniu. În cel mult o lună de zile, procesul acesta deosebit de laborios va fi preluat și desfășurat de oamenii firmei respective. Am motive să cred că va fi bine. Vom trăi și vom vedea.

45 de ani de la primul zbor, în România, cu un avion de vânătoare supersonic

# 5 MARTIE 1958 O ZI PENTRU ISTORIA AERONAUTICĂ ROMÂNĂ

## CAMPION AL PRIORITĂȚILOR

Pilotul militar român care a realizat, în țară, primul zbor cu avionul supersonic, comandorul (r) NICOLAE BORZEA, locuiește în București, trăind dintr-o pensie modestă. Pe 30 septembrie, anul acesta, va împlini 77 de ani, vârstă pe care, însă, nimeni nu i-ar da-o. Are ceva din fizionomia marilor staruri.

Deși soarta i-a hărăzit o biografie impresionantă, se lasă greu convins să vorbească despre el. "Mi-ar fi mult mai ușor să relatez anumite lucruri din viața altora", este fraza sub care încearcă, așa cum a făcut-o dintotdeauna, cu multă modestie. Cu toate acestea, răspunsurile sale vin direct, simplu, cu nonșalanță, dezarmând orice intenție a reporterului de a afla momentele impresionante ce i-au marcat cariera.

Nu și-a dorit, încă din copilărie – cum declară majoritatea –, să devină pilot, ci abia după ce a reușit la Facultatea de Construcții și a trebuit să-și satisfacă stagiul militar. Nu s-a gândit vreodată, și nici nu și-a propus, să fie autorul atâtor priorități în aviație. Nu a considerat că merită a fi reținute amănunte despre momentele ce au precedat ori au urmat istoricului zbor din 5 martie 1958, când a pilotat supersonicul MiG-19 P. Și asta pentru că toți, inclusiv el, l-au considerat un zbor ca oricare altul, desfășurat într-un anonim total.

În pofida modestiei sale, comandorul (r) Borzea a fost unul din marii performeri ai promoției sale. La numai doi ani, în 1952, de la absolvirea Școlii Militare de Ofițeri, a fost numit comandant al Regimentului 158 Vânătoare Craiova. Un an mai târziu, în aceeași garnizoană, preia comanda altei unități, pentru ca peste alt an, în 1954, să înființeze, la Bacău, un regiment școlară, în care a trecut pe avionul cu reacție o serie de piloți de la Tecuci, ce aveau să devină instructori de zbor ai elevilor din Școala Militară, constituind astfel nucleul de bază al dascălilor, în zbor, ai viitorilor piloți de vânătoare pe MiG-15.

Tot el a scos la simplă comandă pe noul tip de avion, cadre din conducerea Aviației Militare.

La 29 iulie 1952, când avea numai 26 de ani și era comandant de regiment, a fost atestat, de locotenent-colonelul sovietic V. Gulaev, primul instructor de vrie pe MiG-15, figură acrobatică extrem de dificilă și primejdioasă.

În 1954, având deja clasificarea cea mai înaltă, devenea primul pilot recepționar de avioane reactive la URA Bacău, an în care, alături de un alt coleg, Gheorghe Popescu, a asigurat, în premieră în România, "ilustrația" aviatică a unui film cu avionul supersonic MiG-15. Este vorba de "Vultur 101", după un scenariu de cunoscutul scriitor militar, colonelul Nicolae Tăutu, și în care jucau, între alții, marii actori Miluță Gheorghiu și Ion Besoiu.

## PAJURA NOROCOASĂ

La mijlocul anului 1950, Stalin a ordonat începerea cercetărilor pentru realizarea unui avion care să atingă 2.000 km pe oră. Astfel, echipa Mikoian – Gurievici a reușit să creeze supersonicul MiG-19. La 17 februarie 1954, primele aparate de acest tip intrau în dotarea unui regiment de aviație sovietic.



Comandorul Nicolae Borzea – în activitate și în rezervă



La începutul anului 1958, după ce doi piloți de la Regimentul 226 Aviație Vânătoare Deveselu – căpitanii Adalbert Bodiș și Florian Croitoru – se deplasaseră în U.R.S.S., 12 avioane MiG-19, îmbarcate în 24 vagoane acoperite, cu indicativul "Transport combine", au fost aduse, fără oprire, până în stația Deveselu-Caracal. Pe măsură ce era montat fiecare avion – menționează căpitan-comandorii Tudor Nicola și Ion Marin, în monografia "Zburătorii Grupului Șerbănescu" –, acesta era recepționat în zbor de un pilot încercător rus, pe nume Iuri. Erau numai avioane simplă comandă, statul român neprimind nici o dublă. Trecerea se făcea direct, după câteva porniri și rulaje la sol.

... 5 martie 1958 părea o zi ca oricare alta. Cu două zile înainte, locotenent-coloneii Nicolae Borzea și Ion Năstase, împreună cu viitorul general Constantin Șendrea, loțiitor al comandantului aviației militare, au sosit la Deveselu. Cei doi inspecțori de zbor din comandament, ca și ceilalți piloți din Escadrila 1, ce urmau să treacă pe noul tip de avion, parcurseseră programul teoretic de pregătire și, după câteva porniri și rulaje, primiseră O.K.-ul. Iuri le făcuse o instruire sumară, mai ales în privința comportării avionului la decolare și aterizare.

În seara zilei de 4 martie, Șendrea, delicat cum a fost o viață, a venit la cei doi în dormitor și le-a spus să hotărăscă singuri

cine vrea să decoleze primul. Colegi de promoție și buni prieteni fiind, "a votat" fiecare în favoarea celui alt. Cum n-avea ieși altfel decât paritate, deși Năstase insistă, totuși, să se ofere Borzea, au decis, în cele din urmă, să arunce cu banul. "Și ca să dormim sau să nu dormim liniștiți – a propus Borzea –, acoperim moneda cu casheta și ne uităm mâine ce au hotărât sorții". Noaptea au mai ieșit din dormitor, dar nici unul nu a trișat. Dimineața, auri notorietății aveau să-i suradă lui Borzea.

"Ei, ați hotărât?" – i-a întâmpinat nerăbdător Șendrea. "Va zbura primul Borzea", i-a răspuns Năstase, fără să-i deconspire "secretul" alegerii.

Greu de spus acum ce s-ar fi putut întâmpla dacă mai mari de atunci ar fi aflat cum s-a decis cine va intra în istorie ca primul supersonist din România.

Povestește Borzea:

"Iuri ne-a prevenit să nu forțăm la decolare, dar să mi atențăm că manetele de comandă ale motoarelor să fie complet în plin. Mi s-a părut că saltă greu botul – era masiv, cu peste două tone și jumătate mai mult decât MiG-ul 15 și 17 – și l-am ajutat. Și după desprindere se simtea că este de uriaș. Iuri era la zebra, lângă conducătorul de zbor, dar n-a intervenit deloc. Nici nu avea de ce. Avionul se supunea, avea o bună stabilitate aerodinamică și maleabilitate. Am urcat la 2.500 de metri și am evoluat la verticala aerodromului. Totul era normal, firesc,

aveam însă în mâini un alt aparat, mai mare, mai modern decât cele zburate până atunci, se cunoștea. Pe panta de aterizare, sesizând că aveam vânt din dreapta, am mărit turajul și am corectat direcția, atent să nu se înfunde, după cum ne precizase pilotul rus. Și tot potrivit indicațiilor, n-am folosit parașuta de frânare. Totul a durat 25 de minute. I-am raportat lui Șendrea, care era și el la "zebră", că totul a decurs normal, apoi a urmat Năstase. Și tot atunci, sau în zilele următoare, piloții Escadrilei 1 – devenită subunitate fanion – Adămiță, Brișcă, Vasilescu, Bodiș, Croitoru și alții. Cine și-ar fi închipuit atunci că peste ani se va da atâta importanță acelei zile, că se va consemna ca un eveniment atât de însemnat în istoria Aviației Militare?"

**MiG-19 – primul avion supersonic din aviația militară a României**

avionul cu motoarele în forță total, urmând creșterea vitezei pe machmetru: 0,8; 0,9; 1. A simțit un șoc scurt, indicatoarele unor aparate de bord au început să vibreze și, parcă, o liniște mai deosebită în cabină. Era numai o senzație? O autosugestie? În absența unor repere de la sol, nu putea marca marea trecere la noul regim de viteză. Afară, mai ales în fața cupolei cabinei, un vâl albastru deschis, dat de compresibilitatea aerului. Încina să creadă că se află într-o altă lume. Viteza creștea în continuare: 1,1; 1,2; 1,3, chiar aproape de 1,4. Indicatorul debitmetrului arăta un consum enorm de combustibil. Revenirea în regim subsonic a determinat aceeași reacție dinamică. Trecuse, cu bine, încă un experiment. Intrând în regim normal de zbor, a luat ARK zero și s-a îndreptat spre casă. Cei de la sol aveau să-i confirme trecerea în regim supersonic în momentul când auziseră o puternică detunătură. Bangul sonic fusese, firește, perceput de toată lumea. Dar cine știa, oare, că atunci, acolo sus, un pilot militar român spărgea, pentru prima dată, zidul sonic?

Ulterior, când a mai trecut la asemenea regim, ceea ce se petrecea în avion nu-l mai interesa în mod deosebit. Altfel erau preocupările prioritare. Zborul la viteze supersonice reprezenta numai o etapă din multe parcurse pentru interceptarea oportună a unei ținte, de pildă.

Aviația militară reactivă românească de luptă devenea, încă de atunci, una din cele mai puternice din sud-estul Europei, iar Borzea era numit inspector-șef pentru supersonice.

## MINUNEA CARE NU S-A MAI REPETAT

Dacă MiG-ul 19 cu numărul 808 l-a proiectat în istorie în acea zi de 5 martie, aparatul cu numărul 809 era să-l ducă pe Borzea pentru totdeauna în ceruri. Chiar dacă evenimentul s-a petrecut la decolare. În momentul în care a vrut să miște manșa pentru menținerea pantei, aceasta i-a rămas blocată pe poziția trasă pentru desprindere. Motoarele erau în plin. N-a mai avut timp să raporteze. Clipele deveneau fatale. Avionul se afla în poziție de angajare, cu o înclinare de 10–15 grade pe planul stâng. A redus brusuc motoarele, a căzut pe vârful planului stâng, cu tendința de răsturnare. A readus aparatul pe cele trei puncte, o roată a cedat și avionul a ieșit de pe pistă. Cei de la start încrimeniseră.

După ce tehnicienii au repus MiG-ul în poziția normală și el a pornit motoarele, încercând manșa, a constatat, cu stupeoare, că funcționa normal.

Avionul a fost dus la Bacău pentru controalele de rigoare. Apoi a fost dat unității de la Fetești. Aflându-se acolo pentru a-i trece pe Teofil Brișan și Arcadie Peter pe "19", era la start când locotenent-major Vătcă a decolat cu 809. La scurt timp, avea să pățească și el același lucru. A catapultat, dar înălțimea, timpul scurt și poziția avionului au făcut imposibilă deschiderea parașutei. L-a găsit mort în scaunul de catapultare, într-un lan de porumb din comuna Rasova. Defecțiunea de la instalația hidroaolică nereceptată și neremediată probabil, gândește acum Borzea, i-a fost fatală lui Vătcă.

Au plătit și alți temerari cu viața zborul pe năbădăiosul MiG-19. Defecțiuni mai mult sau mai puțin grave la unul din motoare ori opriri ale acestora în aer au cauzat accidente de zbor și, mai grav, catastrofe. În 1974, MiG-ul 19 a fost scos definitiv de la zbor. Deși foarte performant, era dificil de exploatat la sol și în aer.

Borzea a efectuat ultimul său zbor cu "19" la Timișoara, în 1965, când deja pilota de mai mulți ani MiG-21...

## IN ÎNTRECERE CU SUNETUL

14 martie 1958. O altă zi care avea să devină memorabilă. Sub același anonim, Borzea a revenit de la București, pentru o premieră cu mari semnificații în aeronautică: depășirea vitezei sunetului în zbor. Trăise doar cu nouă zile în urmă satisfacția primului zbor cu supersonic. Cu toată tăcerea acordată momentului, comandantul aviației de atunci i-a chemat, pe el și pe Năstase, și i-a felicitat. Era, totuși, un semn că evenimentul era perceput, de minți mai luminate, la adevărata valoare.

Pentru realizarea celui de-al doilea moment important în pilotarea supersonicului a fost ales aliniamentul Deveselu – Tg. Jiu – Petroșani – lanțul muntos – Sibiu – Râmniciu Vâlcea. Știa că în cazul producerii fenomenului la o înălțime mai mică pulbera toate geamurile caselor și zdruncina din temelii clădirile mai șubrede.

A urcat la 7.000 de metri și a lansat

## În prag de primăvară, la Școala de Aplicație pentru Aviație, cei mai tineri ostași au depus Jurământul Militar

# SENTIMENTE PATRIOTICE, CĂLDURĂ SUFLETEASCĂ, SPIRIT PROASPĂT, TINERESC



**M**omentul în care soldatul jură credință țării sale rămâne încărcat de emoție, de sentimente adânci, poartă cu el semnificații aparte. Și, în pofida faptului că unii îl găsesc monoton, învechit, inertial, la ceremonialul depunerii Jurământului Militar desfășurat recent la Școala de Aplicație pentru Aviație au participat două-trei mii de persoane venite din toată țara pentru a-l vedea tocmai în acest ceas al devenirii pe fiul, nepotul, fratele, soțul, prietenul, iubitul lor.

**O**bună simpatie venise tocmai din județul Botoșani. Ne-a spus că a plecat cu o zi mai devreme de acasă fiindcă era timpul nefavorabil și i-a fost teamă să nu întârzie. "Cinci nepoți am. Aista-i ceal mai micuț. La toți am fost când au jurat. La unu am mers până dincolo de Timișoara. Sunt bucuroasă să-i văd așa îmbrăcați și știu că de aici se întorc acasă oameni așezați. La noi așa-i, bărbatul să aibă armata făcută".

**O**ameni de toate vârstele, bărbați, femei, unele cu copii mici de mână sau în brațe, veniseră la Boboc din toată țara. Cu trenul, cu microbuzele, cu autoturismele, au ajuns mai greu sau mai ușor în locul unde unul de-al lor depunea Jurământul Militar.

**D**emnitarul militar cu rangul cel mai înalt care a onorat ceremonialul desfășurat la Școala de Aplicație pentru Aviație a fost **generalul-locotenent Constantin Gheorghe, șeful Statului Major al Forțelor Aeriene**. Au participat, de asemenea, **prefectul județului Buzău, doctor Ion Vasile**, numeroși senatori și deputați din județ, alte personalități politice sau administrative.

**Î**nainte de începerea festivității, oaspeților le-a fost prezentat istoricul Școlii de Aplicație pentru Aviație. De fapt, pe parcursul câtorva ore, prin intermediul unei stații de radioamplificare, între gazde și oaspeți a avut loc un dialog neîntrerupt. Stabilirea legăturii între cele două părți a făcut bine și pentru informarea oamenilor, și pentru păstrarea ordinii, dar a mai și încălzit puțin zona, temperatura aerului fiind undeva la nivelul lui zero grade.

**C**eremonialul simplu, sobru, a impresionat asistența. Slobă religioasă, cuvintele Jurământului și Imnul Național al României au creat o atmosferă dominată de sentimentele patriotice, de căldură sufletească, de spirit proaspăt, tineresc, primă-

văritic. Imaginați-vă numai că Imnul a fost cântat, pe de o parte, de cei aproximativ o mie de militari aflați în front, unii dintre ei fiind tinerii ostași, iar, pe de altă parte, și de către unii dintre oaspeții sosiți, cum spuneam, din toată țara.

**G**eneralul-locotenent Constantin Gheorghe s-a adresat celor care au depus sacral legământ cu țara. Printre altele, domnia sa a spus:

"Jurământul Militar este un însemn de maturitate, tărie și bărbăție, reprezintă legătura indestructibilă, definitivă, dintre cetățean și stat, dintre tânărul chemat sub arme și cei ce și-au jertfit sângele și viața, veac după veac, pentru libertate și independență, comuniunea, nu numai afectivă, dintre tânărul ostaș și camarazii săi, dintre acesta și cei dragi, de acasă, părinți, frați, surori, soții și copii.

**J**urământul Militar pe care l-ați rostit și l-ați semnat astăzi constituie un act cu importanță semnificativă patriotică și, deopotrivă, document juridic esențial, reprezintă intrarea într-o nouă etapă a vieții, înobilarea cu titlul de soldat, ceea ce presupune răspundere, disciplină și ordine, slujirea cu credință și devotament a Țării, a intereselor ei naționale supreme, așa cum au făcut-o și înaintașii voștri, contingent după contingent".

**A**m cunoscut și câțiva dintre eroii zilei. Soldatul Daniel Mănică, absolvent al unei școli de mecanici auto. Emoționat, ne-a spus că până acum i-au plăcut cele două trageri cu pistolul mitralieră, la care a obținut rezultate bune. Era bucuros că trăiește acest moment și că la ceremonial asistă mama și sora lui. Soldatul Dorinel Dobran, din Motru – Gorj, lăcătuș de felul lui, nu a avut probleme importante și este sigur că nu va avea până când va încheia stagiul militar.

Soldatul Ionuț Trandafir ne-a zis că-i place în armată și, după ce va fi încheiat stagiul ca militar în termen, va face tot ce trebuie pentru a deveni militar de carieră. Așa să fie.

**D**ar spectacolul cel mai frumos, mai colorat, mai spumos a avut loc după ceremonialul depunerii Jurământului Militar. Spectacol din care fotoreporterul nostru a "extras" secvențele pe care vi le și înfățișăm în această pagină.

Comandor (r)  
DUMITRU AMARIEI  
Foto: ADRIAN SULTĂNOIU



## Centrul de Mentenanță Craiova

CÂND MĂIESTRIA SE ÎMBINĂ  
CU RĂSPUNDEREA

□ Rezultatele de prestigiu pe care s-a clădit un renume  
□ Oameni cu mâini de aur □ Laude binemeritate □ Sub  
imperiul complexității □ Tonifiantul optimism

VALOAREA ÎNAINTE  
DE TOATE

Centrul de Mentenanță al Statului Major al Forțelor Aeriene trăiește în aceste zile un moment important: fundamentarea noii sale structuri, menite să îl facă și mai viabil, mai performant, cu randamente sporite în toate domeniile activității sale. Devenind mai suplă, mai dinamică, fosta Bază de reparații avioane și mijloace de aerodrom Craiova trece, "din mers", cum se spune, nu numai la o nouă denumire. Își cristalizează, prin preluarea altor două baze, de reparații elicoptere și autovehicule, o mai amplă configurație profesională, noi standarde de calitate.

Acțiunea se derulează pe temeiul unei vechi reputații, al experienței dobândite în decursul a 33 de ani. Cu rezultate notabile în vasta sa arie de preocupări. Peste 820 de avioane reparate sau modernizate, circa 1.150 de autospeciale și 900 agregate de aerodrom care au trecut prin mâinile acestor oameni, nenumărate alte realizări dau un tablou doar parțial al eforturilor depuse în ani la Craiova. Și chiar dacă patina vremii și-a pus, definitiv sau parțial, amprenta pe roadele muncii lor, multe fiind scoase din uz sau în curs de casare, satisfacția de a le fi asigurat ani buni funcționarea fără cusur ori prelungindu-le viabilitatea rămâne mărturie a aportului lor deosebit la desfășurarea instruirii în zbor, în deplină securitate, a personalului navigant din unitățile de luptă sau școală ale aviației militare. Dar și în bunul mers al activității în alte instituții aeronautice.

Totodată, zelul în rezolvarea sarcinilor de atunci s-a constituit într-o experiență ce le-a folosit ulterior, când au preluat noi și tot mai complexe îndatoriri. Fiindcă de la reparații medii la avioane sau autospeciale - cele dintâi atribuții ale Bazei - s-a trecut la o paletă tot mai largă de operații.

IAR-urile 93, de pildă, la care au lucrat ani de zile pentru ca zborurile cu aceste avioane reactive de luptă să se desfășoare normal, au ajuns piese de muzeu. Dar, ca și la întreținerea și conservarea lor, precum și a MiG-urilor 21, lucrările executate de specialiștii Bazei n-au avut cusur.

Ne sunt încă proaspete în minte, deși au trecut ani buni de atunci, aprecierile pe care piloți de recepție cu faimă le-au făcut la adresa calității muncii tehnicienilor de la Craiova. Comandorul Carol Szentes trăise încă din Școala militară momentele de șoc pe care ți le poate crea o aeronavă care "refuză" să se mai supună comenzilor. Obligat să catapulteze din MiG-ul 15, dozele în el o îndreptățită rigoare față de tot ce ține de buna funcționare a tuturor componentelor avionului. Mai tânărul său coleg, Titel Roman, un bonom, asemenea lui Szentes, nu făcea nici un rabat de la cea mai mică imperfecțiune. La fel procedau și comandorii Pătru, Zamfira, Zevedeanu, Cosăceanu.

Alte și alte cuvinte de laudă veneau ulterior din unitățile operative în care erau exploatate în zbor avioanele reparate la Craiova.

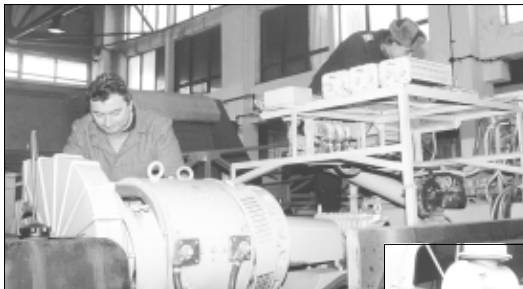
Pentru ca toate cele 820 de avioane de diferite tipuri reparate sau modernizate timp de peste trei decenii să dobândească girul de a fi date la zbor a trebuit, de multe ori, ca ei, tehnicienii, să nu-și afele odihna zi și noapte. Semne sigure că și într-o

perspectivă, mai apropiată sau mai îndepărtată, lucrările de reparații medii ce se vor executa la IAR-99 "Șoim", IAR-330 Puma, MiG-21 LanceR vor fi efectuate la parametrii calității indubitabile, care să confere siguranță deplină în zbor.

## MULT ȘI BUN

"Non multa, sed multum" - spunea latinul. Oltenii trăiesc însă sub îndobolul altei device. Și mult, dar și bun. Chit dacă aceasta îi obligă la mari eforturi. O enumerare a câtorva realizări cu care ei se mândresc demonstrează că nu o dată au depășit obiectivele cu care s-a plecat la drum.

În afara autospecialelor pregătite pentru o bună utilizare în unitățile Statului Major al Forțelor Aeriene, s-au efectuat lucrări în folosul unor societăți de importanță națională sau regională. TAROM-ul, ROMAVIA, Aviația Sportivă - Clubul Central sau Aeroclubul Oltenia au beneficiat, la rândul-le, de serviciile Bazei, actualul Centru, prin aducerea în stare perfectă a unor autospeciale de oxigen, de pornire motoare, încălzitoare, inhalatoare, butelii. Complexele de antrenament pentru parașuțiști au fost fabricate sau reparate tot la Craiova.



Verificarea minuțioasă a instalațiilor și agregatelor, executarea în cel mai scurt timp și de calitate a lucrărilor de întreținere și reparații sunt numai câteva din multiplele preocupări ale specialiștilor de la Craiova



Spirite întreprinzătoare, oltenii și-au extins serviciile de colaborare cu AEROSTAR (butelii de bord, reparații agregate hidraulice ș.a.), cu Electroputere (confeccionări de diverse subsansamble, reparații de echipamente electrotehnice), cu Inspectoria Teritorială de Metrologie pentru autorizarea de laboratoare și etalonări de aparatură, cu vecinii de la Avioane S.A. în domeniul acoperirilor de protecție, analizelor și tratamentelor fizico-chimice ale materialelor.

Nu le-a scăpat nici C-ul 130 Hercules, pentru care au executat verificări metrologice, încercări de recipienți și de alte diverse utilaje.

A fost asimilată reparația de fabrici de oxigen pentru bazele operaționale din Statul Major al Forțelor Aeriene.

Se lucrează la standarde NATO, fapt apreciat și de comisii ale Alianței Nord-Atlantice care au luat act de produsele realizate la Craiova. Prin ROMTEHNICA s-au derulat importante contracte cu americanii care au vizat realizarea de utilaje pentru "Shadow-600", lucrări ce au fost posibile prin transfer de tehnologie americană.

În același context, al lucrărilor de mare precizie, se înscriu și containerele speciale de la MiG-21 LanceR, între care cele de bruiă electronic, laser, foto și multe altele.

Modernizarea agregatelor de pornire ARPA-



Comandantul Centului, comandorul inginer Gheorghe Dincă

O2 a fost omologată încă din ianuarie 1998, sub directă îndrumare a celui ce veghează permanent la calitatea lucrărilor, ca și la viața și activitatea oamenilor din unitate, comandantul, comandorul inginer Gheorghe Dincă, operațiune ce i-a avut ca autori principali pe comandorul inginer Grigorie Mocioi și subalternii săi din secția de reparații autospeciale și agregate de aerodrom.

Dacă avioanele de luptă de pe Câmpia Turzii, Mișoara și de pe alte aerodromuri pot fi gata de intervenție în orice moment și pe orice vreme,

Dar tabloul activităților nu poate fi complet nici dacă enumerăm alte și alte acțiuni la care personalul a fost sau este în continuare angajat.

Participanții la mitingurile internaționale din anii 2000 și 2001 de la Timișoara și Mihail Kogălniceanu, încântați de modul în care s-au desfășurat acestea, trebuie să știe că o parte din merite revin și colectivului de la Craiova, care, în afara contribuției anterioare la efectuarea unor lucrări pentru L-29, a asigurat mijloace de aerodrom și mobilier tehnologic.

O latură mai puțin cunoscută a activității lor, dar care necesită un mare volum de muncă și o responsabilitate deosebită, o constituie transportarea, pe roți, adică pe roțile unor platforme autotractate, a unor avioane care aveau resursa expirată, cum ar fi de la Craiova la București, la Academia Tehnică (IAR-93), de la Timișoara la Mediaș și de la Câmpia Turzii la Bacău (MiG-21). De la dezasblare și asamblare până la transportul propriu-zis pe șosele, tot efortul și grija le aparțin.

Ajungeau să transporte și două avioane pe săptămână, în câte trei-patru autovehicule. În cinci ani, au dus la reparații, pentru modernizări sau redistribuire, 168 de avioane și elicoptere, unele prin Pasul Oituzului, deosebit de anevoios și periculos de străbătut cu încărcături de dimensiuni atât de mari.

ÎN CATALOGUL  
COMPETENȚEI...

... ar putea fi înscrisă majoritatea personalului. Dar cum spațiul nu îngăduie, ne vom limita la câteva nume. "Căpitan-comandorul inginer Nelu Voinea - ne spune comandantul - s-a integrat rapid în cerințele Bazei. Multe și grele. Dar inginerul-șef, pilonul principal al tuturor activităților, a știut să le facă față. Pricererea, dăruirea și energia sa sunt



câteva din atu-urile pe care se vor clădi și viitoarele realizări ale Centului".

Domnul comandorul inginer Gheorghe Dincă are în Voinea, ca și în căpitan-comandorul Mircea Zaharia, șeful serviciului aprovizionare, locotenent-comandorii ing. Victor Bărağan, șeful secției aeronave, și Mircea Ardeleanu, de la controlul tehnic de calitate, în ceilalți specialiști de primă mână, ajutoare de nădejde.

Bucuros că o altă reușită este în proces de finalizare, bariera de pază electronizată, avându-l ca autor pe căpitanul inginer Sebastian Vasilescu, comandantul ne pierdut un alt performer în inovații. Subinginerul Florea Mladin, "mână de aur" - cum mai este cunoscut pentru invențiile sale - este realizatorul instalației de verificare conducte prin metoda pulsațiilor, a aparatului pentru măsurarea tensiunii în cablu la elicopterul Alouette, a debitemetrului cu celulă fotoelectrică. Dan Slăvulele este deja un valoros designer. Alți salariați civili se dedică unității cu aproape întreaga familie: Sandu, Ștefan (soț-soție) Răducanu (tată-fiică), frații Duminiță (unul salariat civil, celălalt căpitan inginer).

Alături de cadrele militare, ei trăiesc optimiști, încrezători, cu speranța că în activitatea Centului vor surveni noi și însemnate dimensiuni ale succesului.

Comandor (r) PETRE BĂNĂ  
ADRIAN SULTĂNOIU

## File din istoria aeronauticii universale

# ADEVĂRURI SĂPATE ÎN MARMURĂ

Realizările ilustrului pionier al aeronauticii, Traian Vuia, sunt cunoscute și recunoscute atât în România, cât și în străinătate. Faptul că pe Primăria de la Montesson există o placă memorială cu numele său că, mai nou, tot acolo, o piață poartă numele lui Vuia, deși inițial s-a numit "Picasso", de asemenea, sunt lucruri știute. Ceea ce se știe mai puțin este efortul depus pentru obținerea acestor recunoașteri internaționale.

Printre cei implicați în aceste eforturi se află și domnul Alexandru Danielopol stabilit la Paris în 1974, vicepreședinte al Aeroclubului Franței, specialist în probleme de istorie a aeronauticii.

Referitor la instalarea plăcii pe Primăria de la Montesson, suplimentar față de cele scrise de Liviu Vătenaș în lucrarea "În culisele negocierilor cu Uniunea Sovietică, 1934-1947, Convoieri cu Alexandru Danielopol", editura Vremea, București, 2001, mai sunt și alte detalii.

După a treia conferință, ținută de domnul Danielopol în fața membrilor Aeroclubului Franței despre Traian Vuia, președintele Aeroclubului a propus cercetarea documentelor vremii și a asigurat finanțarea necesară. În urma cercetărilor, membrii Aeroclubului au



recunoscut prioritatea realizării lui Traian Vuia față de Santos Dumont și chiar față de Clement Ader, al cărui avion nu a zburat.

Pentru montarea plăcii memoriale s-a avut în vedere ca aceasta să rămână permanent în locul fixat, indiferent de gruparea politică de care aparțin primarul sau membrii Consiliului primăriei.

Întrucât era o solicitare fără precedent, de a fi montată o placă memorială pe Primărie, mai ales pentru un cetățean străin, a trebuit, mai întâi, aprobarea primarului Parisului. Aceasta deoarece Primăria Capitalei franceze gestiona și activitatea localităților limitrofe. După lungi stăruințe, domnul

Danielopol a ajuns în audiență la primar și a argumentat cererea, care, la rândul ei, a fost susținută și de președintele Aeroclubului Franței. În cele din urmă, după îndelungi demersuri insistente, primarul din Montesson i-a adresat, la 27 martie 1979, domnului Danielopol următoarea scrisoare:

*"Domnule,  
Vă confirm acordul meu pentru  
așezarea plăcii comemorative  
referitoare la primul zbor al unui  
avion cu motor care s-a desfășurat  
la Montesson.*

*Placa respectivă, cu dimensiunile 35 cm x 50 cm, va fi fixată pe banda verticală situată între ușa de acces a Primăriei și prima fereastră a serviciului administrativ.*

*Vă rog să acceptați, Domnule, asigurarea sentimentelor mele distinse.*

*Primarul".*

Sigur, în aceste circumstanțe s-a montat și placa memorială pe Primăria de la Montesson. Prin textul săpat în marmură se consfințesc adevărul, atestat de documentele vremii, că Traian Vuia este un pionier al aeronauticii mondiale care, la 18 martie 1906, construit după planurile sale, a efectuat primul zbor autonom cu mijloace proprii de bord, cu un aparat mai greu decât aerul.

**General-maior conf. univ. dr.  
CONSTANTIN ZAHARIA**

## Biografii exemplare

Așa s-ar putea numi amplele relatări, din cuprinsul numărului 4 al revistei ORIZONT AVIATIC, despre viața și activitatea unor renumiți aviatori militari care și-au consacrat întreaga lor existență aeronauticii.

Prima îl are ca erou pe comandorul (r) CONSTANTIN ORHEI, un binecunoscut ofițer pilot și comandant de regiment de aviație cu reacție, care timp de 30 de ani s-a aflat la mânășia avioanelor cu care a fost dotată aviația noastră militară în perioada 1949-1968. Pasionat de zbor încă de când era elev, a început cu planorismul la Dezmir, pilotând cinci tipuri de asemenea aparate, pentru a-și proba apoi calitățile în cele trei decenii cât a servit în armată, pe avioane cu elice și avioane reactive, inclusiv supersonice. Timp de opt ani a fost comandantul Regimentului de aviație de vânătoare de la Giarmata.

Un alt mare aviator prezentat este generalul de flotilă aeriană (r) ing. VLADIMIR STĂNGACIU, veteran de război și al hidroaviației române, despre care el însuși a consemnat și momente inedite din cartea "Mic supliment de istorie aeronautică". După o tinerete palpitantă, cu evenimente de zbor în care nu o dată era să-și piardă viața, a trecut de la aviația militară în aviația civilă, fiind primul director general al companiei TAROM, apoi profesor la Institutul Politehnic București. Pe 18 decembrie, anul trecut, la vârsta de 95 de ani, a fost condus pe ultimul drum de fiica sa, de antrenorul emerit Constantin Manolache (omul care la 76 de ani mai execută încă acrobație aeriană) și de trei vecini (?!). Deși fuseseră anunțate instituțiile în care a lucrat sau cu care a colaborat, nimeni nu a catadicsit să vină la înmormântarea sa. Așa s-a dus

"dincolo", în cel mai trist și nemeritat anonim.

O biografie impresionantă are și locotenent-comandorul (r) MIHAI BELCIN, pe care o semnează colaboratorul nostru, comandorul (r) Constantin Iordache. Temut pilot de vânătoare la început, apoi de bombardament, în Escadrila 85 Stukas, adjutantul de atunci, din anii războiului, a executat 153 de misiuni de luptă cu Ju-87 Stukas. Asta după ce, ca vânător, doborâse mai multe avioane inamice. A fost decorat, între altele, cu ordinele "Virtutea Aeronautică" cu spade, clasele Crucea de Aur și Cavalier, "Crucea de Fier" germană, clasele II și I, cu medalia sovietică "Victoria". După război, a lucrat pe majoritatea aerodromurilor militare, fiind una dintre cele mai distinse personalități în rândul subofițerilor. Un om cu un asemenea trecut glorios, fost pilot de primă mână, a ieșit la pensie în 1971 cu gradul de plutonier-adjutant! Dar domnul Belciu, tatăl Mihaelei, colega de liceu a soției mele, și vecin la blocurile militare de la Urziceni, rămâne pentru mine și toți piloții și tehnicienii anilor '60 de la Alexeni omul de înaltă statură morală, așa cum ni l-am închipuit întotdeauna pe "mareșali" aerului.

Și nu ultimul, pentru că mereu a fost cel dintâi în instruire și în luptă, un alt nume de excepție al aeronauticii militare, un brav veteran de război care a început să-și depene viața în coloanele revistei, remarcabilul comandor (r) prof. ing. DAN STOIAN, promoție de ofițeri naviganți 1941.

Toate aceste bogate referiri autobiografice sunt însoțite de o ilustrație deosebită.

**Comandor (r) PETRE BĂNA**

## În vizită la greci

În a doua decadă a lunii martie, o delegație a Statului Major al Forțelor Aeriene a participat, la Atena, în Grecia, pe durata a două zile, la un schimb de experiență privind învățământul militar.

În dialogurile purtate, reprezentanții Academiei Forțelor Aeriene Elene au prezentat părții române criteriile de recrutare, selecție și admitere în academie, metodologia

instruirii în zbor a studenților, formele și modalitățile de instruire după absolvire și evoluția în cariera militară a piloților. Partea practică a activității a cuprins vizitarea sălilor de curs, laboratoarelor, spațiilor de cazare și a muzeului din incinta academiei.

**Căpitan-comandorul Nicolae Grigorie, șeful delegației Statului Major al Forțelor Aeriene,** a apreciat activitatea ca fiind "extrem de

utilă din toate punctele de vedere abordate. Am realizat, prin comparație, că și sistemul de învățământ militar românesc se situează la un înalt nivel calitativ, respectând normele și standardele în vigoare".

Schimbul de experiență pe probleme de învățământ militar va cunoaște o nouă etapă în vara acestui an, când o delegație elenă va vizita Academia Forțelor Aeriene ale României. (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.**

Muzeul Aviației organizează în ziua de 31 martie 2003 examene pentru ocuparea următoarelor funcții:

- șef de secție - cercetător științific principal gradul I;
- conservator la Secția Tehnică de Forțe Aeriene. Candidații pentru acest post trebuie să fie absolvenți ai Facultății de Aeronave, cu experiență în activitatea de întreținere și reparații de aviație, radiolocație și artilerie antiaeriană.

Relații suplimentare la telefon 222.40.03 sau la sediul Muzeului Aviației din Șoseaua București-Ploiești, km 16,5, Otopeni.

Promoția 9 Mai 1950 a Școlii Militare de Pilotaj Tecuci anunță întâlnirea absolvenților în luna mai 2003, la Școala de Aplicație pentru Aviație Boboc - Buzău, la o dată ce urmează a fi stabilită. Cei ce doresc să participe sunt rugați să ia urgent legătura cu comandorii (r) Bruchental Valer, str. Piața Dacia nr. 1, bloc E, scara C, apart. 8, Buzău, cod 5100, telefon 0238/414.560; Stoicescu Petre, telefon 0238/721.331; Enache Ion, telefon 0238/432.750.



## DIALOG CU CITITORII



**VIORICA PANDELE:** Vă mulțumim pentru aprecieri și urările de bine. Ne bucurăm că ne citiți "număr de număr" și că vă putem fi de folos. În legătură cu rugămintea formulată, vă sfătuim să vă adresați Secției Pensii Militare din cadrul Ministerului Apărării Naționale (strada Drumul Taberei, nr. 7-9, sector 6, București), căreia trebuie să-i trimiteți o cerere scrisă, însoțită de copii de pe certificatele de naștere și de căsătorie, precum și de pe certificatul de deces al soțului, fost ofițer!

**Maior CRISTIAN STAMATE:** Potrivit legii, după moartea părinților, descendenții (copiii) acestora sunt moștenitori de drept ai bunurilor defuncților, care beneficiază în cote egale de întreaga avere ce constituie masa succesorală de împărțit. Termenul de acceptare a moștenirii este de 180 de zile calendaristice, depășirea lui ducând la decăderea din drepturi a celui care nu și-a exercitat voința. În cazul concret la care vă referiți, masa succesorală se va împărți în trei, ieșirea din indiviziune putându-se face fie voluntar (prin înțelegerea

celor trei frați moștenitori), în fața notarului public, fie în fața instanței de judecată. Vă recomand prima variantă, fiind mai rapidă și mai puțin costisitoare.

**Comandor (r) ION CLENCIU:** În baza H.G. nr. 218/2003, începând cu luna martie, s-au indexat următoarele venituri: pensiile militare cuvenite sau aflate în plată în luna februarie 2003, stabilite în conformitate cu legislația anterioară datei de 1 aprilie 2001; pensiile IOVR; indemnizațiile lunare acordate în baza Decretului-Lege nr. 118/1990 (privind acordarea unor drepturi persoanelor persecutate din motive politice de dictatura instaurată cu începere de la 6 martie 1945, precum și celor deportate în străinătate ori constituite în prizonieri); indemnizațiile și sporurile ce se acordă invalizilor, veteranilor și văduvelor de război în temeiul Legii nr. 49/1991 și al Legii nr. 44/1994.

**EMIL POSTOLACHE:** În temeiul art. 83 din Legea nr. 46/1996

(pregătirea populației pentru apărare), ordinele de chemare trimise de către centrele militare vor fi înmânate personal tinerilor, recruților sau rezerviștilor, înscriindu-se pe ordinul de chemare și pe dovadă data și ora înmânării. În situația în care cel chemat este plecat din localitate, ordinul de chemare va fi înmănat unui membru major din familie (părinți, soție, surori, frați majori), unei rude sau oricărei persoane majore care locuiește împreună cu cel chemat, încheindu-se despre aceasta un proces-verbal pe verso-ul doveziei de înmânare a ordinului de chemare. În acest scop, se va pune în vedere celui care a semnat de primirea ordinului de chemare să anunțe personal pe cel căruia îi este adresat ordinul de chemare, prin telefon sau alt mijloc, astfel încât acesta să se prezinte la termenul și în locul prevăzute.

**CECILIA MITRĂNESCU:** Adresa publicației noastre este următoarea: Redacția "CERSENIN", Șoseaua București-Ploiești, km 10,5, sector 1, București. Telefon/fax: 021/231.53.82. Vă așteptăm corespunzător promisiă.



## DIALOG CU CITITORII





**STOP! TRAVERSEAZĂ... MIRAGE. O imagine surprinzătoare pentru orice bază aeriană din întreaga lume, dar nu și pentru Baza Aeriană Buochs aparținând Forțelor Aeriene ale Elveției. O dată pe an, piloții de Mirage participă la un exercițiu de instruire specific în cadrul Bazei Aeriene Buochs. Întrucât baza aeriană este străbătută de un drum public, deplasarea avioanelor către hangare generează, nu de puține ori, un blocaj rutier neobișnuit!**

**AIRCRAFT ILLUSTRATED**

## Fotbal "VITEZIȘTII" TREC LEJER PRINTRE "CĂINI"

Etapa cu numărul 19 a fost una fastă pentru fotbalistii antrenați de Victor Pițurcă. Într-un derby ce se anunța aspru și clarificator, întrucâtva, în stabilirea ierarhiei finale pe podiumul campionatului, STEAUA a întrecut net pe DINAMO, cu scorul de 4-2. Putea fi însă mult mai mare, dacă "viteziiștii" n-ar fi ratat nepermis și n-ar fi ascultat de îndemnul...temporizatoare ale "profesorului" lor.

DINAMO venea la întâlnirea de gală cu STEAUA serios sifonată de cele trei înfrângeri consecutive din returul campionatului. Avea, așadar, o motivație puternică pentru a face totul ca să câștige. În plus, la cărma "căinilor" se afla un nou tehnician, Ion Andone, hotărât să oprească degringolada din "groapă" și să punteze, fie și doar pentru palmares, împotriva roș-albaștrilor. Însă una este dorința antrenorului, și alta puțința jucătorilor. Dinamoviștii au fost depășiți de către steliști la toate capitolele – așezare în teren, tehnicitate, combinații, putere de luptă, disciplină tactică, eficacitate. Sub bagheta lui Rădoi și Florentin



Dumitru și impulsionați de "cravașa" lui Aliuță și Boștină, Claudiu Răducanu și ceilalți atacanți au pus permanent în pericol poarta dinamovistă, străpungând-o de patru ori. STEAUA a practicat un fotbal modern, pragmatic spre finalurile de repriză, pentru a-și conserva rezultatul, a pasat mult și în viteză, a acoperit bine terenul de joc, s-a apărat organizat și a construit iute, din alergare, creându-și numeroase situații favorabile. A fost, parcă, o altă echipă, mai motivată, mai robustă, mai stăpână pe mijloacele ei de exprimare fotbalistică.

Succesul cu DINAMO a poziționat STEAUA pe locul al treilea în clasament, la egalitate cu FC Național (33 de puncte), dar, din păcate, la 11 puncte distanță de RAPID, câștigătoare nesperată la Timișoara după un start total neconvingător și nesatisfăcător. Dacă roș-albaștrii n-ar fi irosit cele patru puncte pe propriul teren (cu FC Brașov și "U" Craiova), dacă arbitrii n-ar fi fost atât de drastici (și incorect – Heleșteanu!), alta ar fi fost poziția STELEI în clasament și altele posibilitățile de a se lupta pentru un nou titlu de campion. Dar, și așa, speranțe de mai bine există, iar jucătorii și tehnicienii noștri au obligația morală de a-i răsplăti pe toți cei care îi iubesc și-i susțin meci de meci.

**NICOLAE RĂDULESCU**

## CUM MERGEM? CUM NE AȘEZĂM?

Prin excelență, militarii au o ținută exemplară, merg drept, cu pas elastic și distincție de top-model. Dar știm cu toții regulile recomandate de Codul bunelor maniere pe timpul mersului și al statului pe scaun? Iată câteva dintre acestea:

➤ Pe stradă, e bine să mergem degajat, în pași normali, nici să nu alergăm, nici să ne "tărâim". Chiar dacă avem necezurii acasă sau la serviciu, trebuie să așezăm o mină destinsă, zămbitoare, senină. Gârboviți și înfrunțați, nu facem decât să devenim antipatici sau, cel mult, compătimiți de ceilalți.

➤ Pe timpul mersului să nu ne aplecăm umerii înainte, să nu mișcăm exagerat brațele și coatele, să ne retragem stomacul în interior și să ținem șira spinării cât mai dreaptă. Capul

să fie drept, privirea înainte, genunchii apropiați, să ne mișcăm dezinvolt, siguri pe noi.

➤ Când mergem pe stradă, nu trebuie să gesticulăm larg, să ne înfundăm mâinile în buzunare, să vorbim tare sau să fredonăm cine știe ce melodii la modă. De asemenea, nu-i frumos să ne trosnim degetele, să căscăm zgomotos fără a duce mâna la gură sau să mâncăm, indiferent dacă este vorba de un covrig, o gogoasă sau de semințe de dovleac ori floarea-soarelui.

➤ Este total interzis să ne scobim în gură sau în nas, să scuipăm, să facem gesturi indecente.

➤ Dacă ne apucă râsul pe stradă (ar fi bine, totuși, să ne stăpânim), nu trebuie să punem mâna la gură, să ne lovim peste

coapse cu palmele sau să ne împungem vecinul în coaste, spre a-l stimula să rădă și el. Cel mai bine e să surădem înțelegător, dar cu condiția de a nu transforma surâsul în rictus sau rânjat permanent.

➤ Chiar dacă ne antrenăm într-o discuție aprinsă, nu trebuie să-l luăm pe interlocutor de nasturi, să-l batem pe spate sau să-l înghionitim cu cotul. Și în acest caz, tonul trebuie să fie moderat, discret, jovial.

➤ Și când ne așezăm, trebuie să avem grijă, e bine nici să ne trântim cu zgomot și să ne tolănim în fotolii, dar nici să ne ghemuim într-un colț de canapea. Să ne așezăm firesc și să ne alegem cât mai lejer locul, fără a deranja pe cei de lângă noi. O dată așezați, trebuie să evităm să ne

să fie drept, să ne sprijinim în coate ori să ne încrucșăm picioarele. Cum, de asemenea, nu este elegant să ne îndepărtăm prea mult genunchii ori să ne încrucșăm mâinile pe piept.

➤ Când ne ridicăm de pe scaun, trebuie să evităm pe cât posibil să stăm cu spatele la ceilalți, iar când ne luăm rămas bun, nu trebuie să împingem cu forța scaunul, să-l lovim de podea sau să-l... răsturnăm. Scaunul trebuie lăsat așa cum l-am găsit și, pe cât posibil, în același loc.

➤ Când ne aflăm în societate, vom evita să stăm cu spatele la cei din jurul nostru. Iar dacă o facem, siliți de o împrejurare oarecare, obligatoriu, ne cerem scuze celor cărora le-am întors, involuntar, spatele.

**Drum bun și sedere plăcută!**



## La Concursurile aplicativ-militare de iarnă, REPREZENTANȚII FORȚELOR AERIENE – COMPORTARE MERITORIE

Continuând o frumoasă tradiție, în perioada 8 –15 martie a.c., s-a desfășurat, la Predeal și în împrejurimi, etapa finală, pe Ministerul Apărării Naționale, a Concursurilor aplicativ-militare de iarnă, competiție rezervată instituțiilor militare de învățământ postliceal din armată. Printre loturile participante s-au numărat și reprezentanții categoriei noastre de forțe armate: **Academia Forțelor Aeriene "Henri Coandă"**, din Brașov, și **Scoala Militară de Maiștri și Subofițeri a Forțelor Aeriene "Traian Vuia"**, din Mediaș.

Și în acest an, probele de concurs au fost **biatlonul, ștafeta și patrula**, probe pe cât de dificile și complexe, pe atât de spectaculoase și disputate. Spre lauda lor, sportivii celor două instituții ale noastre au avut o comportare meritorie, medieșenii urcând în toate probele colective pe podium, iar brașovenii – la ștafeta și biatlon și în clasamentul general pe loturi. În mod deosebit trebuie remarcați **studentul sergent-major Viaceslav Frunze**, de la Academia Forțelor Aeriene, care s-a clasat pe primul loc în proba de BIATLON, individual, și componenții echipei de PATRULĂ a Școlii Militare de Maiștri și

Subofițeri a Forțelor Aeriene: **maistrul-militar Iosif Saroși, elevii-caporalii Ioan Beudean, Claudiu Simion, Andrei Schuller, Ionel Iocu și Mihai Stroie, elevul Gabriel Tănase** – ocupanții primului loc în proba de PATRULĂ.

În **clasamentul general pe probe**, Academia din Brașov a obținut locul II la ȘTAFETA și BIATLON, iar Școala Militară de Maiștri și Subofițeri din Mediaș, pe lângă locul I la patrulă, a ocupat locul III la biatlon și ștafeta. În **clasamentul general pe loturi**, Școala Militară de Maiștri și Subofițeri a Forțelor Aeriene a ocupat poziția a doua, cu un total de 64 de puncte, fiind urmată, pe a treia treaptă a podiumului de premiere, de Academia Forțelor Aeriene, cu 57 de puncte.

Tuturor câștigătorilor și participanților – CALDE FELICITĂRI!

**Locotenent CIPRIAN PĂTRAȘCU**

## 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

**REDACTOR -ȘEF:**  
comandor(r) DUMITRU AMARIEI;

**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

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