

C E R



S E N I N

PREGĂTIREA FIZICĂ ÎN TRE NECESITATE ȘI OBLIGAȚIE PROFESIONALĂ

Pregătirea fizică, educația fizică în armată au un rol foarte important. Iată un adevăr pe care nu-l contrazice nimeni, dar care este respectat tot mai puțin. În tumultul transformărilor, interschimbărilor și reformărilor din ultimii 10-11 ani, acest gen de instrucție și educație a fost omis, ignorat, marginalizat (iață un cuvânt la modă: marginalizat!).

Cum s-a manifestat fenomenul în Forțele Aeriene? Mai întâi, prin aceea că nu s-a mai făcut pregătire fizică. Efectul cel mai neavenit se vedește în rândul celor ce alcătuiesc personalul navigant. Astfel, au apărut în aviația militară locotenenți sau căpitani, oameni foarte tineri, cu fălcuțe și burtică – adică supraponderali. Ce să mai vorbim despre oamenii din celelalte arme și specialități?! Ca să fim exacti, acum "face sport cine vrea". Mare eroare! În armată nu se face sport. În armată se face pregătire fizică. În programele de instruire militară nu se găsește cuvântul sport. Aici se operează cu pregătirea sau educația fizică. Iar pregătirea sau educația fizică nu sunt facultative. Sunt obligatorii! Iată, dincolo de regulamentele militare, din anul 2000, în România există "Legea educației fizice și sportului". Cine este curios, va afla la Titlul II, capitolul II, articolul 7, următorul text: "Educația fizică militară este disciplină obligatorie, prevăzută în planul de instrucție și învățământ. Ea se desfășoară sistematic și continuu, pe întreaga perioadă a săptămânii, a procesului de instrucție și învățământ, în limita a cel puțin 3 ore pe săptămână, fiind condusă de cadre militare și civile de specialitate".

Nu vom găsi nici o lege care să înlocuiască această categorie de pregătire cu executarea curățeniei în cazarmă, cu văruiul pomilor sau cu timp la dispoziția militarului.

Ignorarea pregătirii fizice, a educației fizice a mers până acolo încât terenurile de sport au devenit parcări auto sau orice altceva, sălile de sport – depozite, iar când a fost vorba de desființarea unor funcții, s-a început cu aceea de ofițer cu pregătire fizică.

Din păcate, această atitudine are caracter generalizat. Încercările de redresare a situației, mai insistente sau mai palide, s-au izbit de atitudini inerțiale, ascunse sub scuză universală: "nu avem bani pentru așa ceva". Deși se găsesc bani pentru orice, numai pentru realizarea cadrului necesar desfășurării pregătirii fizice nu se găsesc.

Oameni buni, a venit primăvara! Nu mai aveți nevoie nici de sălile de sport. Curățați terenurile și lăsați oamenii să alege, să facă pregătire fizică. Iar pe cei neinteresați (ca să folosesc un cuvânt elegant), obligați-i! Pentru că așa scrie în lege și în regulamente! Și pentru că o fac în folosul sănătății lor!

Dar, nu uitați, se face pregătire fizică acolo unde comandantul este interesat, unde el însuși face pregătire fizică. Fiindcă, între multe altele, una din obligațiile lui, ale comandantului, este să asigure respectarea legilor și regulamentelor.

DUMITRU AMARIEI

"JOCUL S-A TERMINAT!"

ÎNSĂ

OPERAȚIA "IRAQI FREEDOM" CONTINUĂ...

pagina 3



În timpul vizitei pe care a efectuat-o în România, ministrul apărării al Republicii Azerbaidjan, generalul-colonel Safar Abiyev, a fost și oaspetele șefului Statului Major al Forțelor Aeriene, generalul-locotenent Constantin Gheorghe. Cu acest prilej, generalului-colonel Safar Abiyev i s-a prezentat stadiul reformei în cadrul categoriei noastre de forțe armate. De asemenea, ministrul azer a vizitat Muzeul Aviației.



LA
AEROSTAR BACĂU

PERFORMANȚA
A ÎMPLINIT
50 DE ANI

pagina 4

Școala de Aplicație pentru Artilerie și Rachete Antiaeriene:

Recent, personalul Școlii de Aplicație pentru Artilerie și Rachete Antiaeriene, structură importantă a categoriei noastre de forțe armate, a trăit emoția unui moment aniversar: împlinirea a 65 de ani de la înființarea, prin Înalț Decret Regal, a **Centrului de Instrucție al Artileriei Contra Aeronavelor**, instituție ale cărei tradiții le-a moștenit și le-a ducă mai departe, îmbogățindu-le neîntreput.

Evenimentul petrecut în urmă cu șase decenii și jumătate a redimensionat rolul și misiunile artileriei antiaeriene, a deschis calea unor transformări de substanță în instruirea, dotarea și folosirea în luptă a noului gen de armă. Beneficiind, de la început, de un corp select de cadre, în frunte cu eminentul profesor și inventator, maiorul Ion Bungescu, viitorul vestit general, Corpul a pregătit instructori pricepuți, comandanți și combatanți de elită, care aveau să-și demonstreze capacitatea de concepție, profesionalismul și spiritul de jertfă în anii grei ai celui de-al doilea război mondial, ani în care artileria antiaeriană și-a adus o contribuție remarcabilă la diminuarea forței aviației inamice, la eliberarea teritoriului național și, mai departe, la victoria finală a aliaților. Pentru bravura și faptele lor de arme, multe din cadrele și ostașii instruiți în Centru au primit înalte distincții de război.

Anii postbelici au fost, și ei, dificili pentru structura ce-și probează cu atâtă strălucire utilitatea și importanța. Dar, cu toate greutățile întâmpinate, în pofida deselor dislocări, a numeroaselor reorganizări, instituția a continuat să rămână același laborator de marcă în care s-au format și perfecționat zeci de promoții de ofițeri, maiștri militari și subofițeri, în care s-au forjat caractere tari,

65 DE ANI

oameni atașați profund valorilor militare perene, așa ai preciziei și rigorii matematice. Iar preluarea sarcinilor de instruire a rachetiștilor antiaerieni a conferit instituției noi



atribute și noi dimensiuni, și mai complexe.

Integrată, în prezent, Statului Major al Forțelor Aeriene, Școala de Aplicație pentru Artilerie și Rachete Antiaeriene – urmașă demnă a Centrului creat în urmă cu 65 de ani – are misiunea de a perfecționa și moderniza pregătirea cadrelor active și în rezervă în arma artileriei și rachete sol-aer, concomitent cu elaborarea regulamentelor de luptă, instrucțiilor tehnice, regulilor de tragere, manualelor și metodologiilor de lucru specifice celor două arme.

Școala de Aplicație pentru Artilerie și Rachete Antiaeriene are, în prezent, o bază tehnico-materială adecvată, multifuncțională, care permite desfășurarea unui învățământ

modern și eficient, dispune de spații de cazare și hrănire optime, are manageri de reală calitate. Practic, prin sălile de curs și laboratoarele școlii au trecut, de-a lungul anilor, îmbogățindu-și cunoștințele și deprinderile specifice, toate promoțiile de artileriști și rachetiști antiaerieni.

În deplin consens cu transformările și

restructurările ce au loc la nivelul armatei, al categoriei noastre de forțe armate, în curând, Școala de Aplicație pentru Artilerie și Rachete Antiaeriene va deveni parte integrantă a Școlii de Aplicație pentru Forțele Aeriene. Noua structură, în care vor fi cuprinse toate genurile importante de arme din Forțele Aeriene, este, în mod cert, cadrul optim – probat deja de armatele moderne ale lumii – în care vor fi puse și mai bine în valoare, la nivelul cerințelor și exigențelor momentului, experiența corpului de instructori și cadre didactice din școală, răvna tuturor de a-și dovedi utilitatea, de a confirma încrederea investită în ei.

Așadar, 65 de ani de existență, 65 de ani de activitate exemplară, 65 de ani de istorie.

ÎN CASA DOMNULUI

Vin Sfințele Sărbători ale Paștelui, și cei mai mulți dintre noi vom merge la biserică, ne vom adresa preoților, vom celebra cum se cuvine Învierea Domnului. Dar știm cum să ne comportăm în Casa Domnului, cum să ne adresăm fețelor bisericesti? Iată câteva dintre regulile îndeobște acceptate:

◆ Când intrăm în biserică, ne purtăm cu evlavie și decență. Ne facem semnul Sfinței Cruci, mergem spre altar și ne închinăm mai întâi icoanei expuse în iconostas (tetrapodul din dreapta), apoi icoanei din stânga, a Maicii Domnului. E bine ca aici să rostim, cu smerenie, următoarele cuvinte: "Cuvine-se cu adevărat să te ferim pe Tine, născătoare de Dumnezeu, Fecioară Maria".

◆ Mai departe, mergem pe soale (pragul din fața catapetesmei), închinându-ne la icoane și robind rugăciuni de slavă. Dacă nu avem card de rugăciuni, ne exprimăm în cuvintele noastre.

◆ Dacă, la intrarea în biserică, slujba a început și este în desfășurare, ne închinăm discret și ne așezăm într-un loc retras, urmând să facem ritualul închinării după terminarea slujbei. Lumânările se

aprend la intrare – o lumânare pentru vii și una pentru morți.

◆ De regulă, în biserică, bărbații se așează în dreapta, iar femeile în stânga. La Sfințele Slujbe, e bine să ingenuchem. La sfârșitul Sfinței Liturghii, cei pregătiți se împărtășesc, iar ceilalți primesc anafură. Toți cei care participă la Sfânta

Liturghie sunt miruți la sfârșitul slujbei cu untdelemn din candela de la icoana Mântuitorului.

E bine să știm și cum ne adresăm reprezentanților bisericii:

◆ Preotului și diaconului **căsătoriti** le spunem: "Prea cucernice părinte", "Cucernice părinte" sau "Părinte".

◆ Călugărilor, care se găesc în mănăstiri sau la catedralele episcopale, uneori și prin parohii, le spunem: "Prea cucernice părinte", "Cucernice părinte" sau "Părinte".

◆ Episcopului ne adresăm cu apelativul "Prea sfințe părinte".

◆ Arhiepiscopului și mitropolitului le spunem "Înalte prea Sfințite Părinte". (Avem arhiepiscopi la Galați, Constanța, Suceava, Cluj și Târgoviște. Avem mitropoliți la Iași, Sibiu, Craiova și Timișoara).

◆ Patriarhului României ne adresăm cu apelativul "Prea Fericele Părinte Patriarh".



SHAPE se informează și evaluează

În perioada 24–28 martie a.c., Statul Major al Forțelor Aeriene a primit vizita de informare-evaluare a grupului de lucru SHAPE (Comandamentul Suprem al Forțelor Aliate din Europa) pentru aderare și integrare. Pe parcursul celor cinci zile alocate acestei activități, echipa NATO, condusă de colonelul Mike Minne, a vizitat mai multe unități importante din structura Statului Major al Forțelor Aeriene, informându-se asupra

posibilităților de conectare la sistemul de comandă-control al NATO și de realizare a schimbului de date despre situația aeriană, asupra modului de realizare a comenziilor armelor, cu accent pe îndeplinirea misiunii de poliție aeriană, precum și asupra capabilităților oferite și a posibilităților de susținere logistică în cadrul conceptului HNS (sprijinul țării gazdă).

În urma acestei vizite, grupul de lucru SHAPE va actualiza planul de integrare și aderare pentru România și va evalua posibilitățile de finanțare de către NATO a proiectelor care urmează să fie incluse în planurile operative, iar la sfârșitul perioadei de informare, după vizitarea tuturor statelor invitate să adere la Alianța Nord-Atlantică, va înainta părți române un extras din raportul de evaluare.

AGENDA A.R.P.I.A.

Asociația Română pentru Propaganda și Istoria Aeronauticii se îmbogățește cu noi filiale. Președintele Asociației, domnul general-locotenent (r) Iosif Rus, a anunțat că în municipiile Bacău și Timișoara procesul de formare a celor două filiale este aproape încheiat. Vor mai lua ființă și alte filiale, cu deosebire în localitățile unde trăiesc multe cadre din aviație aflate în rezervă sau în retragere și unde, de asemenea, există instituții și unități militare de profil. Din păcate, activitățile Asociației sunt desfășurate de către aviatori militari în rezervă sau retragere și aviatori civili pensionați, militari activi sau civili în activitate nefiind cuprinși în astfel

de acțiuni. Mai mult, majoritatea activităților se constituie în evocări pentru cei ce au trăit sau cunosc bine evenimentele și nu ajung la tinerii care ar putea alege o profesie din domeniul aeronautic.

În cadrul ședinței filialei București unde s-a desfășurat informarea cu privire la înființarea noilor filiale, generalul Rus a înmănat comandorul (r) Nicolae Borzea "Diploma de Excelență" din partea Asociației pentru Propaganda și Istoria Aeronauticii, cu prilejul împlinirii a 45 de ani de la realizarea, de către acesta, pentru prima dată în România, a zborului cu un avion de luptă supersonic și depășirea, în zbor, a vitezei sunetului cu aeronava MiG-19.

PETRE BĂNĂ

Într-un tragic accident aeronautic

ȘI-AU PIERDUT VIAȚA TREI PROFESIONIȘTI AI FORȚELOR AERIENE

Marți, 8 aprilie 2003, în urma unui tragic accident, și-au pierdut viața trei aviatori militari: **căpitan-comandorul Țircă Ionel, căpitanul Dinicu Ion și maiorul militar Șerban Tiberiu**. Pe o vreme cămoasă, datorită unor cauze necunoscute la această oră, elicopterul IAR-330 H s-a prăbușit undeva în Dobrogea.

Trei oameni tineri, trei aviatori de valoare, trei profesioniști ai zborului ne-au părăsit pentru totdeauna. Fiecare din cei trei a iubit aviația, și-a făcut exemplar datoria de aviator militar. Pentru fiecare dintre ei, zborul era o a doua natură. Pierderea este cu atât mai grea, mai inexplicabilă cu cât se cunoaște valoarea lor profesională, nutrită și probată în nenumărate misiuni, multe deosebit de complicate.

Negreșit, toți cei care i-au cunoscut le vor purta, veșnic, o frumoasă și nepătată amintire.

Dar plecarea nedreaptă a camarazilor noștri în neant este de un tragism cumplit pentru familiile lor. Pentru copiii lor, pentru soții, pentru frații și surorii, pentru părinți. Durerea lor, nealnată, îi va însoți toată viața. Îi înțelegem foarte bine, suntem alături de ei, le trimitem gândurile noastre cele bune și speranța că vor găsi puterea să treacă peste această teribilă încercare, peste această imensă pierdere.

Din păcate, escadrila din cer a aviatorilor militari a mai primit trei împătimiti ai înălțimilor. Fie ca ultimul lor zbor să le fie liniștit, Domnul Dumnezeu să-i albe în grija sa și să-i odihnească în pace!



Comandorul post-mortem Ionel Țircă s-a născut la 1 februarie 1959, în comuna Săucești, județul Bacău. Era căsătorit și avea două fetițe în vârstă de 15 și, respectiv, 11 ani. A absolvit Școala Militară de Ofițeri de Aviație în 1982, Academia de Înalte Studii Militare în 1992, Cursul de comandă și stat major în 1998. A fost pilot clasa 1, instructor de zbor pe elicopterul IAR-330 H, ziua și noaptea, în toate condițiile meteo. A zburat aproximativ 1.900 ore, din care peste 1.700 pe IAR-330 H. Din anul 2001 a îndeplinit funcția de comandant de escadrilă.



Locotenent-comandorul post-mortem Ion Dinicu s-a născut la 14 iunie 1969, în comuna Poșta Călnău, județul Buzău. Era căsătorit și avea un băiețel de 4 ani. A absolvit Școala Militară de Ofițeri de Aviație în 1991. A urmat cursurile de instructor de zbor, comandant de patrulă și de stat major pentru ofițeri de aviație. A fost pilot clasa 1, comandant de echipaj pe IAR-330 H, ziua și noaptea, în toate condițiile meteo. A zburat 700 de ore, peste 600 pe IAR-330 H. Din anul 2001 a îndeplinit funcția de comandant de patrulă în cadrul escadrilei.



Sublocotenentul post-mortem Tiberiu Șerban s-a născut la 7 iulie 1969, în orașul Onești, județul Bacău. Era căsătorit. A absolvit Școala de Maiștri Militari de Aviație, specialitatea aeronave și motoare de aviație, în 1991. A fost mecanic de bord clasa 1 pe elicopterul IAR-330 H, ziua și noaptea, în toate condițiile meteo. A zburat 880 ore, toate pe IAR-330 H. Din anul 2001 a îndeplinit funcția de mecanic de bord și trăgător aerian, fiind unul dintre cei mai buni profesioniști ai subunității din care făcea parte.

ȚIȘOCUL S-A TERMINAT! Ȑ

ÎNSĂ OPERAȚIA "IRAQI FREEDOM" CONTINUĂ...

✦ **Atacuri aeriene masive, acȚiuni non-stop în spaȚiul irakian de interes militar** ✦ **Bombardamente selective, de pe portavioane, submarine și avioane de înaltă precizie și eficienȚă** ✦ **Au fost lovite și scoase din luptă sistemele de comandă-control, sistemele centrale de comunicaȚii, aerodromurile militare, concentrările Gărzii Republicane** ✦ **Cucerirea și păstrarea supremaȚiei aeriene, elementele decisive ale succesului aliaȚilor** ✦ **Învingătorii au fost primiȚi cu flori de locuitorii Bagdadului**

După trei săptămâni de confruntări aspre, atât în aer, cât și pe pământ, se pare că operaȚia militară "LIBER-TATE PENTRU IRAK" se apropie de sfârșit. Bagdadul a fost ocupat mult mai ușor decât se credea, iar regimul lui Saddam Hussein agonizează, poporul irakian așteptând ca aliaȚii învingători să decidă viitorul statut al țării.

Al doilea război din Golf este pe punctul de a fi încheiat. "The games is over", recunoștea Mohammed Al-Douri, ambasadorul Irakului la ONU, în urmă cu câteva ore și își exprima speranȚa că, în viitor, irakienii vor avea o viaȚă liniștită, în pace. Oficialii americani însă sunt mai rezervaȚi în a declara victoria. Mai există încă forte loiale regimului Saddam care pot pune probleme coaliȚiei.

Despre acest al doilea război din Golf s-a scris foarte mult în presa civilă și cea militară internaȚională, precum și în cea din țara noastră. Televiziunea a fost prezentă și a transmis pentru prima dată un război "în direct". Posturile noastre de televiziune au informat publicul despre evoluȚia evenimentelor din Irak. Au fost invitaȚi analiști politici și militari, ofiȚeri activi și în rezervă, specialiști recunoscuȚi în domeniu. Nu vom relata, deci, problema în întregul ei, deși s-ar putea aborda sub diverse aspecte, inclusiv cel istoric, geopolitic, economic etc. Războiul din Golf este, așa cum se cunoaște, o continuare a eforturilor de combatere a terorismului, la care au subscris țările democratice din întreaga lume. Deși asupra războiului în sine au fost discuȚii și dispute între țările membre ale Consiliului de Securitate al ONU, care au reușit să scindeze Uniunea Europeană și chiar NATO, este bine să precizăm că lumea civilizată este interesată în eliminarea oricărui posibil ameninȚări din partea terorismului internaȚional, susținut de unele țări, definite la un moment dat de președintele Bush într-o "axă a răului".

Războiul, început acum trei săptămâni, cu o oarecare întârziere față de planurile americane iniȚiale, este, așadar, pe cale să se încheie. Va urma procesul de reconstrucȚie a Irakului, unde ONU va avea un rol "vital", ca singura orga-

nizaȚie cu autoritate internaȚională.

Ce putem spune în acest moment despre evenimentele din Irak? Ca o caracteristică generală, fără a intra prea mult în amănunte, este de apreciat flexibilitatea de care au dat dovadă militarii americani. ForȚele americane au început campania fără a putea deschide un front în nord și cu forțe mai puține decât fusese planificat. De asemenea, ei au fost obligaȚi să introducă în luptă forțele terestre mai devreme și să ducă acȚiuni în orașele din sudul Irakului, care nu fuseseră anticipate. Viteza cu care au avansat forțele coaliȚiei, sprijinite de puterea aeriană americană, a permis ajungerea la porȚile Bagdadului înainte ca Irakul să-și poată organiza o apărare adecvată. Un oficial militar american aprecia că ei au avansat mult mai repede decât au putut reacȚiona irakienii. Așa cum spuneam, războiul nu este încă încheiat, iar americanii sunt foarte precauȚi în această privinȚă. Numai o parte a Bagdadului este controlată de forțele americane. Anumite zone ale orașului, elemente cheie, dominate de membri ai guvernului Hussein, sunt încă aparate de forțele paramilitare ale fedaiinilor. Mai este orașul Tikrit, localitatea natală a lui Saddam, aparat de Divizia a 7-a Adnan a Gărzii Republicane. Alt oraș, aflat mai la nord, Kirkuk, se află încă sub control irakian, ca și câmpurile petrolifere din nord, care, conform unor oficiali americani, ar putea fi incendiate de către trupele irakiene, în încercarea lor de a le distrage. Așadar, deși guvernul irakian a primit o lovitură de graȚie, coaliȚia încă mai trebuie să facă față unor misiuni nu tocmai ușoare.

Elemente ale războiului, demne de luat în considerare:

■ Irakul a avut în acest război cam o treime din numărul tancurilor pe care le-a introdus în luptă în primul război din Golf, în 1991. Avioanele irakiene nu s-au ridicat de la sol. În plus, irakienii au distrus ei înșiși o parte a acestora, pentru a se proteja împotriva atacurilor aeriene ale coaliȚiei;

■ Irakul a avut intenȚia de a se confrunta cu forțele coaliȚiei în lupte de stradă, cu pierderi grele din partea atacatorilor, știindu-se aversiunea americanilor față de

pierderile umane. Apoi, se conta pe o potențială ameninȚare cu arme chimice și biologice, dată ca sigură de oficialii americani;

■ Abilitatea forȚelor coaliȚiei de a se adapta circumstanȚelor în schimbare. Succesiunea război aerian – război terestru a fost schimbată în ultimul moment. Planul iniȚial, care prevedea o pregătire de două zile prin atacuri aeriene și operaȚiuni psihologice pentru a determina trupele irakiene să se predea, urmată de o masivă campanie aeriană, a fost schimbat, astfel încât soldaȚii și pușcașii marini americani însoȚii de trupele britanice au pătruns în Irak la nouă ore după începerea campaniei aeriene;

■ După ce lovitura aeriană care viza decapitarea conducerii irakiene a eșuat, aproximativ 100.000 de soldaȚi ai coaliȚiei au atacat cu o zi mai devreme, pentru a preîntâmpina incendierea sondelor din partea de sud a Irakului. Această schimbare a permis militaȚilor să realizeze o surpriză tactică și să protejeze câmpurile petrolifere;

■ Unele schimbări au fost forțate de către irakieni. Astfel, datorită masării de către aceștia a unor forțe paramilitare în orașele din sudul țării, care ar fi putut crea ambuscade și rebeliuni în spatele liniilor coaliȚiei, comandanȚii aliaȚi au schimbat și ei tactica. Dacă la început, ei au planificat ocolirea orașelor Najaf, Nasirya și Basra, trupele britanice asigurând flancul drept, iar cele americane să-și dezvolte ofensiva către Bagdad, având în vedere acȚiunea forȚelor paramilitare irakiene, au decis să lupte în orașe cu forțe convenȚionale și cu cele de operaȚiuni speciale. Cea mai mare parte a Diviziei 101 Aeropurtate a fost angajată aici, deși era planificată să joace un rol decisiv în asaltul asupra Bagdadului.

Ar mai fi multe alte elemente de noutate de evidenȚiat în această fază, când războiul, deși aproape încheiat prin colapsul autorității irakiene, nu se poate încă declara victoria forȚelor coaliȚiei. Vom încerca să revenim cu o analiză mai complexă în numerele viitoare ale revistei.

**Căpitan-comandor
TACHE JURUBESCU**



LA AEROSTAR BACĂU PERFORMANȚA A ÎMPLINIT 50 DE ANI

AEROSTAR Bacău împlinește 50 de ani. Cinci decenii de muncă, de luptă într-un domeniu cu totul special – aeronautica. Cinci decenii de istorie care se integrează complet și armonios în cei o sută de ani de istorie a Aeronauticii Române. Se poate spune că AEROSTAR a apărut și s-a dezvoltat o dată cu aviația modernă a României, cu aviația militară mai ales. De fapt, la înființare, Uzina de Reparații Avioane, “întreprindere economică de grad I, în subordinea Ministerului Forțelor Armate”, avea ca principală misiune întreținerea și repararea avioanelor militare.

Ulterior, au intervenit nenumărate schimbări, modernizări, astăzi AEROSTAR fiind o adevărată casă de reparații, întreținere și modernizare pentru avioane militare, civile și sisteme defensive terestre, dobândind un accentuat statut de integrator.

Așa cum susține inginerul Grigore Filip, director general al întreprinderii jubiliare: “Menținerea statutului de furnizor de prim rang al Ministerului Apărării Naționale și susținerea, în acest fel, a eforturilor de integrare euro-atlantică a țării noastre constituie un obiectiv prioritar pentru AEROSTAR”.

Prin aplicarea unor orientări strategice de dezvoltare potrivite momentului, AEROSTAR se constituie într-o unitate economică puternică, într-o întreprindere cu o conducere elastică, modernă, cu prezente prestigioase, de efect, pe piețe din întreaga lume. Prin materialul din această pagină dorim să marcăm, pe scurt, reperele importante ale istoriei AEROSTAR, ca un omagiu pe care Statul Major al Forțelor Aeriene, prin redacția “CER SENIN”, îl aduce unui partener serios, valoros, cu adevărat profesionist.



În baza Hotărârii Consiliului de Miniștri (HCM) nr. 1165 din 17 aprilie 1953, a fost înființată U.M. 03767 ca întreprindere economică de grad I, “condusă pe principiul gospodăriei chibzuite”, în subordinea Ministerului Forțelor Armate.

La 1 aprilie 1955, U.M. 03767 (cunoscută și ca U.R.A. – Uzina de Reparații Avioane) funcționa la întreaga capacitate, cu un număr de 382 de angajați. În 1956 în U.R.A. se efectuau deja reparațiile avioanelor IAK-17 UTI și IAK-23 și ale motoarelor RD-500.

În anul următor a început asimilarea reparației pentru avioanele MiG-15, urmate de variantele MiG-15 UTI, MiG-15 bis și S-102, precum și a motoarelor RD-45 F și FA, VK-1A și Lis-2 ce echipau aceste avioane.

În septembrie 1956, U.M. 03767 intră în subordinea nou-creatului C.A.A.T. (Comandamentul Apărării Antiaeriene a Teritoriului), iar din 1959 trece la Direcția Generală Industrială a Armatei, sub denumirea de U.M. 02640.

În 1959 s-a început reparația MiG-17F și MiG-17PF și a motoarelor cu postcombustie VK-1F, precum și a avioanelor bimotoare IL-28, IL-28R și IL-28U și a motoarelor RD-9B. Aceste motoare turboreactoare cu compresor axial echipau primele tipuri de avioane supersonice intrate în dotarea aviației militare – MiG-19P și MiG-19PM, a căror reparație s-a efectuat în U.R.A. între 1963 și 1973.

Primele activități de reparație pentru MiG-21 s-au efectuat în 1967, iar în 1968 a început reparația MiG-21F-13, a avionului de școală cehoslovac L-29 “Delfin” și a motorului său M701C-500. Până la sfârșitul deceniului a fost deja asimilată reparația variantelor MiG-21PF și MiG-21U.

La 1.04.1969, U.R.A. a trecut de la M.F.A. la Ministerul Industriei Constructoare de Mașini, în cadrul Centralei Industriei de Mecanică Fină și Aeronautică (C.I.M.F.A.), iar în 1970, prin reorganizarea C.I.M.F.A., în cadrul Grupului Aeronautic București (G.A.B.). U.R.A. a intrat în această structură sub numele de Întreprinderea de Reparații Avioane (I.R.Av.), având la acea dată 1.552 de angajați.

În baza acordului interguvernamental încheiat în mai 1971 între România și Iugoslavia pentru colaborarea în cadrul programului



MiG-21 LancerR

YUROM pentru realizarea unui avion de luptă, în mai 1972 a început în I.R.Av. construcția prototipului 001 al avionului IAR-93 – primul avion de luptă realizat în România după cel de-al doilea război mondial.

Primul zbor al prototipului 001, cu o durată de 21 minute, a avut loc pe pista aerodromului de la Bacău, la 31 octombrie 1974 ora 12.08.

Din 1976, în I.R.Av. a fost începută producția de serie a trenurilor de aterizare escamotabile și a componentelor instalației hidraulice pentru IAR-93 și elicopterul IAR-330.

În urma acordului interguvernamental încheiat între România și U.R.S.S. în cadrul C.A.E.R. din 28 iunie 1976 s-a decis fabricația în serie mare în I.R.Av. a avionului de școală și antrenament IAK-52, după documentația biroului de proiectări Iakovlev din U.R.S.S.

În această perioadă, activitatea de reparație avioane militare a continuat în cadrul Fabricii de Reparații Avioane Militare (F.R.Av.M.) ca parte integrantă a I.Av. Bacău, fiind asimilată reparația tuturor variantelor avionului MiG-21 intrate în dotare.

În 1979 a început asimilarea reparației avioanelor H-5 și HJ-5 (variante ale IL-28 și IL-28U construite în R.P. Chineză), precum și a motoarelor Tip 5 (VK-1A).

Din 1983 a început pregătirea pentru asimilarea reparației avionului



IAK-52

L-39ZA “Albatros”.

În 1987, în cadrul F.C.Av a început fabricația avionului agricol biplan AG-6, al cărui prototip, înmatriculat YR-BGX, a efectuat primul zbor pe 12 ianuarie 1989.

Fabricația de echipamente speciale autopurtate pentru Ministerul Apărării Naționale s-a extins, în 1979 începând producția de serie a lansatorului de proiectile reactive.

Ulterior, au fost realizate în I.Av. Bacău instalațiile de decontaminare echipamente ADE-84 și cea de decontaminare termică ADTT-1, ce utilizează un motor turboreactor. Folosind un principiu similar cu ADTT-1, au fost realizate instalațiile de stingere a incendiilor la sonde, tip Turbojet.

După evenimentele din decembrie 1989, în I.Av. Bacău a fost celebrată livrarea celui de-al 1.500-lea avion IAK-52 către U.R.S.S., ceea ce a determinat organizarea, pe 23 iunie 1990, a primului miting aviatic, după o foarte lungă perioadă de întrerupere și la care, alături de “vedete” IAK-52, au evoluat, pentru prima oară în fața publicului, majoritatea tipurilor de avioane produse sau reparate în România în ultimele două decenii.

Deși contractul a încetat în 1991, au fost găsite noi piețe de desfacere pentru acest avion. Astfel, în august 1992, au început primele livrări către clienți privați din Europa occidentală și din America de Nord.

Avionul a continuat să fie livrat pentru instruirea piloților militari din diferite țări. Astfel, în 1994, un număr de 12 avioane este destinat școlii de pilotaj a armatei maghiare de la Szolnok, iar în 1997 s-au primit solicitări din Vietnam.

Ca o consecință a tendinței mondiale de a moderniza tehnica din dotarea aviației militare, în 1992, Ministerul Apărării Naționale ia decizia modernizării avioanelor MiG-21 M, MF și UM aflate în serviciu și care dispuneau de o resursă de zbor suficientă care să justifice modernizarea lor.

În iunie 1993 este încheiat contractul de modernizare, prin care AEROSTAR S.A. devenea

în România, avionul cu numărul 1.800 efectuând o demonstrație de zbor acrobat.

Preocupările în domeniul fabricației de aeronave civile au fost continuate prin dezvoltarea unui avion ultrașor de concepție proprie – AEROSTAR 01 “Festival”, fabricația de structuri aeronave ultrașoare și de aeronave replică.

Prototipul avionului ultrașor AEROSTAR 01 “Festival”, înmatriculat YR-6138, a efectuat primul zbor în seara zilei de 31 mai 2002, iar ulterior a fost expus la salonul aeronautic de la Le Bourget.

La sfârșitul anului 1997, în cadrul Fabricii de Reparații și Modernizări Avioane Militare (F.R.M.Av.M.) au început activitățile de asimilare a reparației avionului MiG-29. În cursul anului 1999, s-a cristalizat ideea unui program de modernizare a avionului. Denumit MiG-29 “Sniper”, avionul va fi modernizat în cadrul unui program ce se derulează în cooperare cu Elbit Systems Ltd. (Israel) și Daimler Chrysler Aerospace (DASA, Germania).

În data de 5 mai 2000, a avut loc primul zbor al avionului demonstrator MiG-29 “Sniper”, modernizat la sediul AEROSTAR de către AEROSTAR S.A. din Bacău, România, Daimler Chrysler Aerospace (DASA) din Germania și Elbit Systems din Israel, în urma acordului de cooperare industrială dintre cele trei firme.

În anul 2002, în cadrul F.R.Av.M. au început activitățile de reparație capitală și modernizare a aparatelor L-39 pentru Bangladesh, primele aparate fiind deja livrate la beneficiar, și reparația curentă a motoarelor R-25-300 pentru Egipt.

Tot în același an s-a încheiat un contract în valoare de aproximativ 8 milioane de dolari pentru reparația a 12 avioane MiG-21 din dotarea

Croației și modernizarea sistemelor de comunicație, navigație și identificare ale acestora.

În prezent, în portofoliul de servicii de reparație oferit de AEROSTAR sunt incluse toate variantele avionului MiG-21 (inclusiv MiG-21 bis, variantă care nu este în zestrarea Forțelor Aeriene ale României), L-29, L-39ZA, H-5, IAK-52, AN-2 și elicopterul Ka-26, precum și motoarele turboreactoare R-11F-300, R-13-300, R-25-300 și M701C-500.

AEROSTAR are două direcții strategice de dezvoltare pentru viitor.

În domeniul apărării, preocupările se îndreaptă spre furnizarea de servicii de mentenanță și de integrare a unor echipamente de ultimă generație prin modernizarea de aeronave și sisteme defensive.

Cealaltă direcție strategică se referă la activități în domeniul aviației civile. În noiembrie 2001, AEROSTAR S.A. a fost autorizată, conform JAR 145, pentru întreținere aeronave civile. În prezent se află în derulare programe pentru asigurarea de servicii de mentenanță și/sau modificare aeronave civile BaE ATP sau SAAB 340 pentru diferiți operatori, atât români cât și străini. De asemenea, fabricația de aerostructuri și componente ale acestora reprezintă o continuare firească a tradiției AEROSTAR în domeniul construcției de aeronave.

Dicționar NATO

MiG-29 Fulcrum



Misiuni: vânătoare-interceptare.

Utilizatori: Germania, Polonia, S.U.A., Ungaria.

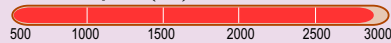
Armamentul:

- ◆ **Tun:** 30 mm;
- ◆ **Rachete aer-aer:** R-27, R-60, R-73, R-77;
- ◆ **Rachete aer-sol:** Kh-25 ML/MP, Kh-29 L/T, Kh-31 A/P;
- ◆ **Bombe:** OFAB 100/120, FAB 250/500, ZB-500.

Anvergura:
11,36 m;
Lungimea:
17,32 m;
Înălțimea:
4,73 m;
Greutatea:
10,9 t;
Motoarele:
2 x 81,39 kN.



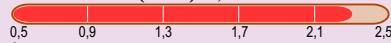
Raza de acțiune (km): 2.900



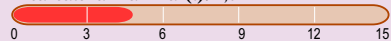
Plafonul (km): 18



Viteza maximă (Mach): 2,3



Încărcătura maximă (t): 4,6



MULTIROL

F-16 Fighting Falcon



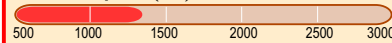
Misiuni: vânătoare-interceptare.

Utilizatori: Belgia, Danemarca, Grecia, Olanda, Norvegia, Portugalia, S.U.A., Turcia.

Armamentul:

- ◆ **Tun:** 20 mm;
- ◆ **Rachete aer-aer:** AIM-9 Sidewinder, Python 3, AIM-7 Sparrow, Sky Flash, Magic 2, ASRAAM, AIM-120 AMRAAM;
- ◆ **Rachete aer-sol:** Shrike, HARM, Skr 1, Penguin MK 3, AGM 65 Maverick, AGM-84 Harpoon;
- ◆ **Bombe:** GBU 10/12/22/24/27.

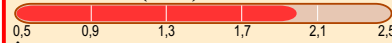
Raza de acțiune (km): 1.370



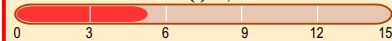
Plafonul (km): 15,2



Viteza maximă (Mach): 2



Încărcătura maximă (t): 5,4



Anvergura:
10 m;
Lungimea:
15,03 m;
Înălțimea:
5,09 m;
Greutatea:
8,8 t;
Motorul:
131,6 kN.

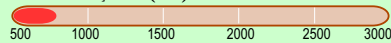


MULTIROL

Anvergura:
8,4 m;
Lungimea:
14,76 m;
Înălțimea:
4,5 m;
Greutatea:
4 t;
Motorul:
80,5 kN.



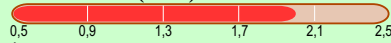
Raza de acțiune (km): 800



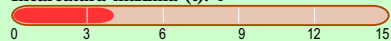
Plafonul (km): 17



Viteza maximă (Mach): 2



Încărcătura maximă (t): 4



Armamentul:

- ◆ **Tun:** 27 mm;
- ◆ **Rachete aer-aer:** AIM-9 Sidewinder, MICA, AMRAAM;
- ◆ **Rachete aer-sol:** Maverick, RBS-15 F;
- ◆ **Bombe:** DWS-39, BO2D, KEPD 150 SOM.

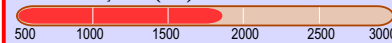
Misiuni: vânătoare-interceptare, recunoaștere.

Utilizator: Suedia.



MULTIROL

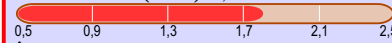
Raza de acțiune (km): 1.850



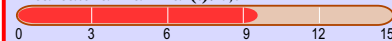
Plafonul (km): 16,8



Viteza maximă (Mach): 1,8



Încărcătura maximă (t): 9,5



Armamentul:

- ◆ **Tun:** 30 mm;
- ◆ **Rachete aer-aer:** MICA, Magic 2, Sidewinder, ASRAAM, AMRAAM;
- ◆ **Rachete aer-sol:** Apache, Scalp, Storm Shadow, Black Shaheen, ALARM, HARM, Maverick, Belouga, Durandal, AS 30L, ASMP, AM-39 Exocet, Penguin Mk 3, Harpoon, ANF, NSM;
- ◆ **Bombe:** GBU 10/12, Mk 82/83, Belouga, Bap 100, Durandal.

Misiuni: vânătoare-interceptare, recunoaștere.

Utilizator: Franța.



MULTIROL

JAS-39 Gripen

Rafale

DATORIA – PERMANENȚĂ ȘI TRADIȚIE

După călătoria cu trenul din timpul nopții, legănatul lin al autocamionului, urmând traseul sinuos al șoselei naționale, mă îmbia la somn. Aproape ațipisem când, reducând viteza și angajându-se într-un viraj ceva mai brusc decât cele cu care mă obișnuisem deja, șoferul ne-a avertizat sugubăt: "Stimați pasageri, vă rugăm să vă cuplați centurile de siguranță. Intrăm pe <<Drumul Oaselor>>!" Nici n-am apucat să asociez bine în minte numele filmului cu redingota prăfuită și pălăria cu boruri întoarse ale eroului său principal, când mașina a început să ne scuture strașnic, cabrându-se asemenea unui taur furios într-un spectacol de rodeo, hotărât parcă să dea o lecție crâncenă neucutații cow-boy care a avut îndrăzneala să-i pună la încercare temperamentul sălbatic. Am înțeles numaidecât că nu afară trebuia să-mi arunc privirea, căutând peste dealuri umbra misterioasă a lui Mărgelatu, ci în interiorul cabinei, pentru a găsi un punct de sprijin cât mai solid, care să mă împiedice să petrec ultima parte a drumului în brațele vecinului de banchetă...

Când am ajuns în unitate, orice urmă de somn dispăruse. "Înviorarea" își făcuse efectul!

Batalionul 72 Radiolocație execută serviciul de luptă – poliție aeriană, având drept misiuni principale supravegherea spațiului aerian și asigurarea cu date de radiolocație a acțiunilor de luptă ale aviatorilor dintr-o bază aeriană. Nu misiunile îl deosebesc însă de celelalte unități similare din structura Forțelor Aeriene...

Izolarea este principala problemă a personalului unității. Nu de puține ori, iarna, în urma ninsorilor abundente, drumul care face legătura cu șoseaua națională devine impracticabil chiar și pentru mașina de serviciu. În astfel de situații, oamenii se încolonează și pornesc spre unitate, înaintând prin nămeți, cu vântul în față, cale de șase kilometri. Că nu-i ușor o dovedeste, înainte de toate, numărul mare de funcții disponibile care există la nivelul batalionului. Cu toate acestea, activitățile se desfășoară normal.

Oamenii își fac datoria, tehnica de radiolocație este operativă, evaluarea pregătirii personalului se execută în aplicații și antrenamente cu ținte aeriene fictive și marcate, iar conducerea batalionului participă regulat la pregătirea de comandament a eșalonului superior. În cele ce urmează veți face cunoștință cu câțiva dintre oamenii acestei unități.

Familia de duminică

Căpitanul Gabriel Nica este ofițer de logistică. A fost repartizat în această unitate în 1995, la absolvirea școlii de ofițeri. Tot aici lucrează și soția sa. Sunt căsătoriți din 1992 și au doi copii. Beneficiază de locuință de serviciu. Așa stând lucrurile, aproape că nu mi-a venit să cred când am aflat că, în curând, se va muta, la cerere, în altă garnizoană. Motivul? Cariera militară. "Se aude" că funcția pe care o ocupă în prezent va dispărea, o dată cu "următorul val" al restructurării. Nimic oficial, însă, în ziua de astăzi, trebuie să fi prevăzător! Zis și făcut: a găsit o funcție care să-i ofere anumite perspective, a făcut raport și problemele aproape că s-au rezolvat. Dar familia?... Familia se va reuni la fiecare sfârșit de săptămână, la urma urmei, cinci zile trec destul de repede...

"La început e mai greu...", îl incurajează colegul și prietenul său, **locotenentul Florentin Avasilitei**. Și, nimeni nu îl poate contrazice. O spune din proprie experiență! Florin a intrat în armată ca soldat, efectuând stagiul militar într-o unitate de infanterie. A fost, apoi, vreme de un an, operator în cadrul oficiului de calcul al Întreprinderii de Construcții Aeronautice Ghimbav. În 1990, a îmbrăcat din nou haina militară, ca sergent angajat al Institutului militar de radiolocație, din Brașov. Pentru că se descurca foarte bine în calitate de comandant al gărzii, a fost îndemnat de cadrele militare din unitate să urmeze cursurile Institutului. Perspectivele erau incurajatoare, astfel că a renunțat la gradul de sergent, obținând în schimb statutul de student. Mărturisește că nu a fost o perioadă ușoară, mai ales în anul întâi, când întâlnea încă în unitate fruntași și caporalii pe care îi avusese în subordine pe când era sergent. La absolvire, în 1996, Florin a fost repartizat la această unitate. A primit un

apartament de serviciu, fapt ce a bucurat-o nespuse de mult pe soția sa, care l-a urmat în noua garnizoană. Bucuria a fost, însă, de scurtă durată, soția sa, profesoară de limba engleză, nereușind să-și găsească o slujbă. Așa se face că, de ani buni, Florin își vizitează săptămânal soția, la Brașov, acolo unde aceasta lucrează.

Și **Ana Monica Simionescu**, salariat civil, a făcut, se pare, o alegere cel puțin neinspirată când a luat hotărârea de a învăța, ca limbă străină, engleza. Soție de subofițer, ea vede într-un anume fel viața de familie. Nu



Locotenent-colonelul Dumitru Mircea Stănculescu, comandantul Batalionului 72 Radiolocație



concepse să-și vadă sotul numai o dată pe săptămână. Că este dispusă să facă anumite compromisuri pentru a-și ține familia mereu aproape o demonstrează și situația ei actuală, aceea de "suplinitoare" de mămică. A fost angajată, pe perioadă determinată, în 1999, pe postul de operator control spațiu aerian, deținătoarea acestuia aflându-se în concediul de creștere a copilului. Până în prezent, a înlocuit, succesiv, trei dintre kolegele sale de serviciu. Nu peste multă vreme, colega căreia îi ține locul în prezent se va întoarce la unitate. Deși se află într-o situație dificilă, Ana Monica nu pierde prilejul să facă o glumă: "Până atunci nu-mi rămâne decât să conving o altă colegă că acesta este cel mai potrivit moment, din toate punctele de vedere, pentru nașterea unui copil...". Haz de necaz!

Umăr lângă umăr

Maistrul militar Tudor Podăreanu, specialist grup radiotehnic, a venit în unitate în 1974. S-a stabilit în oraș cu familia. Se laudă cu cele două fete ale sale, studente, una la București, iar cealaltă la Târgu Mureș. Mai are puțin până la pensie, trei ani, iar cel mai mare necaz al său este acela că nu va avea cui preda ștafeta, așa cum se obișnuiește, maistrilor experimentați inițind în profesie pe cei tineri. Își amintește cu drag de cei

care l-au învățat, la începutul carierei, meserie. De el cine își va mai aminti?

"Ei, lasă că o să ne amintim noi, nea Tudor – îl liniștește **locotenentul Ovidiu Laiu**. La fel cum ne aducem aminte de nea Pavel, ori de câte ori avem probleme mai serioase cu stația". Ovidiu are un respect cu totul deosebit față de maiorul în rezervă Pavel Agășton, pe care nu se sfiște să îl numească "tăticul metricelor". De la el a învățat meserie. Și tot la el apelează de fiecare dată când nu reușește să dea de cap unui defect. Și, până în prezent, nea Pavel nu l-a refuzat niciodată. Îi face permanent plăcere să dea o mână de ajutor.

Principala problemă cu care se confruntă conducerea unității, în această perioadă, constă în lipsa efectivelor. Funcții există, cel puțin deocamdată, încadrarea este, însă, deficitară. În ultima perioadă, tot mai multe cadre au înaintat rapoarte de mutare. "Rămân tot mai puțini oameni – avertizează ofițerul cu pregătirea pentru luptă, **maiorul Vasile Danciu** – în vreme ce sarcinile sunt aceleași. În curând vom ajunge în imposibilitatea de a mai acorda zilele libere stabilite de regulament".

Comandantul unității, **locotenent-colonelul Dumitru Mircea Stănculescu**, este de părere că, în actuala situație, cea mai complexă sarcină a unui comandant constă în gestionarea resursei umane.

Recent, ministrul apărării naționale, domnul Ioan Mircea Pașcu, a emis un Ordin privind desfășurarea de activități comerciale, de către agenți economici specializați, prin magazine găzduite de spații din administrarea Ministerului Apărării Naționale.

Militarii din mai multe armate beneficiază de asemenea facilități. Locotenent-colonelul Mihai Amuza, din cadrul Statului Major al Forțelor Aeriene, care a vizitat cel mai mare magazin de acest gen din Europa, de la Baza Aeriană Ramstein din Germania, precum și pe cel din CINCOSOUTH Lant-Oeiras, Portugalia, ne-a vorbit despre modul în care se desfășoară activitățile comerciale în spațiile puse la dispoziție de armată, precum și de avantajele bilaterale (agent economic – cumpărător) pe care le presupun. Despre același subiect, a relatat în publicația "Observatorul militar" și domnul colonel Grigore Radoslavescu, care, de asemenea, a avut prilejul să constate, la fața locului, ce presupune o asemenea măsură benefică.

De altfel, principiile organizării și

Magazine pentru personalul armatei

MAI BUN, MAI IEFTIN, MAI ELEGANT

funcționării acestor activități sunt stipulate în Ordinul amintit.

În spiritul adevărului trebuie spus că în urmă cu ani, sigur în alte coordonate, întrucât atunci nu era economie de piață, a existat o asemenea încercare și la Baza Aeriană de la Alexeni, pe atunci regiment de elicoptere, din inițiativa comandantului din acea vreme, regretatul general de flotilă aeriană Lucian Alexandru.

Sistemul adoptat de armata americană, care are cele mai multe și mai bine aprovizionate magazine de acest gen, a avut la bază dorința poporului american, sprijinită de Senat și Camera Reprezentanților, precum și de Guvern, de a crea militarilor și membrilor lor de familie avantaje economice-financiare și protecție socială, degrevând bugetul de cheltuieli suplimentare.

Iată de ce a fost promovată și susținută și la noi ideea înființării unor magazine militare în care cotele de adaos comercial să se situeze între 0 și 5 la sută. Gama produselor din aceste magazine este foarte extinsă, de la bunuri alimentare de larg consum, la articole electrice și electronice, tehnică și accesorii auto, mașini, utilaje și instalații frigorifice, echipamente de telecomunicații, mobilier etc. Produsele, obligatoriu, vor fi de calitate iar cele cu durată de folosință mai mare de 5 ani se pot comercializa și cu plata în rate.

Dirjecția logistică a propus selecționarea unui comerciant puternic, care să înființeze asemenea magazine în București, Buzău, Cluj-Napoca, Iași, Pitești, Sibiu, Brașov, Târgoviște, Ploiești, Constanța, Craiova, Râmnicu Vâlcea, Târgu Mureș, Timișoara, Focșani, Bistrița.

În aceste magazine vor avea acces militarilor în activitate, funcționarii publici și salariații civili din Ministerul Apărării Naționale, membrii familiilor acestora, precum și militarilor în rezervă sau retragere și veteranii de război.

Pentru aplicarea unei asemenea inițiative s-a creat un colectiv format din economiști, juristi, finanțiști și specialiști în domenii și infrastructuri.

Pe parcurs, vă vom oferi și alte informații utile.

LA MORMÂNTUL LUI DORU DAVIDOVICI

Zilele trecute, pașii m-au purtat pe aleile cimitirului Ghencea Militară.

Din loc în loc, printre morminte și cavouri, străjuiau elice singurătate.

Și, între multele elice, nu mi-a fost greu a o găsi și pe aceea care străjuiește mormântul lui Doru Davidovici.

Poate nici un sfârșit, nici o moarte nu are o intensitate atât de tragică, nu are un dramatism atât de profund ca aceea a zburătorilor. Acești temerari ai înălțimilor ar trebui să aibă un alt sfârșit, ceva care să se asemece cu trecerea peste anumite vămi ale văzduhului, un fel de scăpare din orbita noastră pământeană pentru a naviga spre țărâmurii noi, necunoscute.

Doru Davidovici a fost pilot și instructor de zbor pe supersonicul MiG-21. Cei din preajma sa erau seducți de entuziasmul, de îndrăzneala, de seriozitatea lui niciodată dezmintită.

În după-amiaza zilei de 20 aprilie 1989, într-un zbor de rutină, al șaselea din acea zi, la

bord cu mai tânărul său coleg, Dumitru Petra, înaintea virajului care l-ar fi înscris pe axul pistei, de la înălțimea de 1.000 de metri, avionul MiG-21 pilotat de el s-a prăbușit.

Pe fruntea lor atât de liniștită, lumina și moartea au depus simultan sărutul lor, făcând să înflorească în același loc macii aprinși ai sângelui...

În străfulgerarea pe care vi a avut-o între viață și moarte, probabil că ultimul gând Doru-l-a închinat datoriei pe care și-o desăvârșea eroic.

Doru Davidovici a căutat și a cântat cerul cu limpezirile lui strălucitoare, a iscodit tainele depășirii ajungând chiar până la LUMI GALACTICE. Tineretea lui miruită generos de soartă cu semnele nobile ale virtuții aviatorului, inima lui mereu deschisă, curajul și avântul lui, privirile lui pureze flămânde de înălțimi i-au determinat implacabil calea vieții. De aceea, prăbușirea în gol și în neînțeles, căderea lui din acele înălțimi nu au fost o moarte obișnuită. Au fost o împlinire de destin...

Despre cel ce a fost aviatorul Doru Davidovici, pe bună dreptate socotit un Saint-Exupery al nostru, al românilor, cel care între două misiuni de zbor a așternut pe hârtie valoroase rânduri despre zbor și aviația militară, se pot spune mult mai multe. Atât despre aviator, cât și despre scriitor. Din nefericire, condeii i-a fost frânt o dată cu propria viață, jertfă a zborului căruia îi închinase memorabile lucrări literare.

Pentru camarazii săi, pentru aviatorii militari și nu numai, Doru Davidovici n-a murit. A rămas printre ei și, parcă așteptându-l să le deschidă ușa, zâmbindu-le, să le spună că... a mai scris ceva.

Da! A mai scris ceva: jertfa sa pe altarul aviației române.

Privindu-i pala de elice care-i străjuiește mormântul, mi-am reamintit cum, prin anul 1985, cu ocazia obligatorului control medical, la aluzia șefului Centrului Medical Aeronautic cum că aviația nu se termină cu MiG-ul 21, Doru Davidovici i-a răspuns:

– Asta-i partea proastă, deoarece cred că pentru mine aviația se termină exact cu MiG-ul 21.

Și, din nefericire, așa a fost.

Comandor (r)
CONSTANTIN IORDACHE

NĂSCUT ÎN ZODIA POEZIEI

Salonul scriitorilor militari ne-a propus recent un nou nume în poezie: CRISTI VASILICĂ.

Originar dintr-o comună botoșăneană, Vasiliță este student în anul patru la Academia Forțelor Aeriene "Henri Coandă", arma aviație naviganți, are gradul de sergent-major și cochetează cu poezia de mai multă vreme. A publicat în reviste și gazete din Transilvania, iar nu demul i-a apărut, în editura "Lux libris" din Brașov, un volum de versuri intitulat "Tigara de după masă".

Nume consacrate din rândul scriitorilor militari, amintindu-i aici doar pe Liviu Vișan, starostele Salonului, Vasile Preda, Dan Găju, Liviu Zanfirescu, Grigore Buciu, Vasile Moldovan, Constantin Ardeleanu, Nicolae Baboi, Corneliu Blandu, ca și ceilalți participanți la audierea literară de la Cercul Militar Național, i-au primit cu bucurie, cu încredere, dar și cu înțelegere pe studentul aviator, considerat a fi o surpriză plăcută și înscris pe un drum bun în galeria făuritorilor de stihuri moderne.

Cristi Vasiliță, beneficiind de capacitate de sinteză, manevrează ușor spre versuri de substanță, se exprimă cu ușurință, creează



Vișan, născut în Zodia Poeziei.

Creațiile sale din minusculul volum de debut nu sunt inspirate din mediul militar, cum s-au așteptat unii dintre cei prezenți, între care ne-am numărat și noi, cu gândul că anii de liceu militar la Câmpulung Moldovenesc, precum și cei din circumferința zborului de până acum i-ar fi fost, cât de cât, sursă de cugetare poetică.

Ne exprimăm speranța că într-un viitor, mai mult sau mai puțin îndepărtat, în periplul său de căutări tematice, exercițiu ce i-a fost sugerat, Vasiliță va poposi cu săgețile ascuțite ale verbului său și în spațiul atât de diafan al mediului în care respiră zi de zi. Decizia îi aparține. Talentul îi poate propulsa (și în acest caz) spre noi vectori, Pegasus său, "hrănit" cu focol din efuzoarele reactorului pe care urmează să zboare dându-i plusul de viteză cu care să asalteze noi altitudini în poezie.

Tensiuni înalte pe aerodromuri

Cunoscut cititorilor în special datorită unor articole de succes despre aviație și aviatori publicate în ultima vreme în reviste și ziare de specialitate, iar pilotorilor promotorilor de după anii '50 din activitatea sa de zburător sau officer de stat major, comandorul (r) Constantin Iordache este autorul unui interesant volum pe care l-a intitulat "Cu supersonicul în zbor".

Autorul, un fin și talentat narator, reușește să surprindă faptele și evenimente petrecute în unitățile reactive de luptă, eroii fiind cei ce au pus bazele zborului pe aeronavele supersonice, piloți de elită ai aeronauticii militare din a doua jumătate a secolului trecut.

Pomind, în cea mai mare parte, de la relațiile personajelor cărții, dar și de la propria-i experiență, Constantin Iordache are harul și capacitatea profesională de a conecta și pe cel mai puțin avizat cititor în domeniul zborului la toți ce petrece pe un aerodrom militar, de la obiectivă pregătire pentru misiune a celui ce urmează să urce în cabina supersonicului, atmosfera de la

celula de alarmă, momente mai tensionate din timpul unor misiuni până la adâncile respirații de la blocurile din colonia de aviatori.

Deși nu pare a căuta neapărat senzaționalul, autorul își cantonează o parte însemnată a scrierilor în perimetrul unor evenimente deosebite petrecute la bordul aeronavelor: opriri de motoare, incendii la bord, defecțiuni la instalații și sisteme care au pus nu o dată viața piloților în pericol. El stăpânește, asemenea unui psiholog reductibil, tehnica evidențierii calităților de excepție ale piloților care au izbutit, uneori sfidând moartea și renunțând la părăsirea fie și oronată a aeronavei greu de stăpânit, să revină la sol, când nimeni nu se mai aștepta. Dăruirea până la sacrificiu, stăpânirea de sine, sângele rece, curajul dus până la jertfă, dublate de o bună pregătire profesională sunt numai câteva din atuurile care creionează portretele morale ale oamenilor pe care și i-a ales să-i evidențieze.

Punctele culminante ca și deznodământul unor asemenea întâmplări teribile sunt concepute gradual, printr-o suită de episoade aparent liniștite, în care doar dialogurile, convorbirile radio avertizează asupra stării tensionate ce urmează a se produce, ca într-un ultim act al unei piese scrise și jucate în înaltul cerului cu artiști aflați la manșă.



Salvatoarele din escadrila albă

Editura Militară a scos de curând de sub tipar o carte foarte interesantă, de o deosebită valoare documentară.

Sub semnătura lui Cristian Ionescu, literatura despre aviație se îmbogățește cu un nou volum, intitulat "Zece femei împotriva morții. Escadrila albă". După câțiva ani în care a studiat arhive, lucrări, reviste și ziare de specialitate din țară și de peste hotare și în urma îndelungatelor discuții cu eroina principală a cărții, Mariana Drăgescu, aflată azi la venerabila vârstă de 90 de ani, prolificul scriitor și publicist a reușit să construiască un interesant itinerar al vieții și activității celor zece zburătoare care s-au acoperit de glorie în cel de-al doilea război mondial.

Este cercetat întregul parcurs al devenirii lor, de la obținerea brevetelor de zbor, participarea la raiduri, mitinguri și manevre militare, acțiunile temerare desfășurate pe front pentru salvarea vieții a mii de răniți și până în anii în care au părăsit, voit sau forțat, carlinga avioanelor.

Cititorului i se oferă imaginea unor femei exemplare, renumite în epocă, reprezentante de forță ale elitei feminine din țara noastră și ale avioanelor lumii, adulate, omagiate, decorate cu înalte ordine militare de război, evidențiate de mari comandanți din timpul marii conflagrații, preamărite pe drept cuvânt de presă pentru ca, apoi, să fie uitate pe nedrept.

Sunt descrise pe larg cele mai importante zboruri ale lor, între care locul esențial care le-a proiectat în istorie îl ocupă misiunile de salvare a militarilor grav

răniți, din aviație ori din trupele terestre, care au fost evacuați de pe câmpurile de luptă la spitalele din spatele frontului sau din țară.

Prezentele legendare în cumplitele bălăii de la Odessa, Cotul Donului, Stalingrad și apoi din Slovacia, avioanele aflate în misiuni umanitare și ulterior de legătură sau transport ușor, au făcut față, în temerarele lor acțiuni, atât avioanelor de vânătoare inamice, cât și riscurilor la care se expuneau în momentul recuperării combatanților aflați între viață și moarte. Și, în tot acest timp, cu grija permanentă pentru starea răniților, a personalului transportat, oameni care-și puneau ultima lor speranță în măiestria, curajul și devotamentul dus până la sacrificiu al acestor gingașe ființe, majoritatea oferindu-se voluntar sorților războiului, primejdiei morții deși, de la caz la caz, rangul princiular, relațiile sus-puse pe care le aveau, situația materială (câteva dintre ele au deținut avioane personale) le puteau favoriza o viață liniștită în țară.

Demersul lui Cristian Ionescu, demn de toate aprecierile, se constituie într-un adănc omagiu adus femeii iubitoare de zbor, de libertate, de țară.



Pagină realizată de PETRE BĂNĂ

STUDII DE UN REAL NIVEL ȘTIINȚIFIC

Primul număr din acest an al **Revistei de Medicină și Psihologie Aeronautică** aduce în atenția cititorilor o seamă de aspecte de mare actualitate, rezultat direct al cunoașterii aprofundate de către Comitetul de redacție și autorii studiilor realizate a fenomenului medical legat de activitatea personalului aeronaviganți și nu numai, în urma laborioaselor cercetări întreprinse, ca și a constatărilor frecvente cu prilejul expertizelor de specialitate.

Articolul care deschide suita materialelor "Farmacoterapia la personalul aeronaviganți – Actualități", semnat de doctorii M. Macri, M. Anghel, C. Răduică, este de un real folos pentru medicii din unitățile și instituțiile de aviație. El actualizează lista medicamentelor compatibile (aprobat) și incompatibile (interzise) cu profesia de pilot, în conformitate cu reglementările autorităților medicale internaționale în acest domeniu. Sunt prezentate principalele grupe de medicamente în funcție de patologie, cu câteva exemplificări ale medicamentelor prescrise în țara noastră. Un îndrumar bine

venit pentru un tratament eficient, dar și pentru prevenirea, în caz de neconformare, a unor neplăceri cu efecte lesne de intuit.

Poliartrita reumatoidă este și ea supusă unor ample investigații în două studii interesante, ca și profilaxia post-expunere la virusurile hepatice B, C și virusul imunodeficienței umane, afecțiuni, din păcate, tot mai frecvente.

Semnalăm, totodată, lucrarea ce va fi abordată în mai multe numere, intitulată "Dependența de muncă", realizată de dr. M. Manea, dr. psih. T. Manea, drd. psih. D. Trandafir, care aduce o serie de clarificări într-un domeniu vital, omniprezent, pentru noțiunile ce le pune la îndemâna cititorilor chiar fără nici o tangență cu actul medical. Un articol amplu, foarte documentat, menit să creze o imagine clară asupra unor probleme cum ar fi trăsurile, tipologia dependențelor de muncă, despre cauzele producerii fenomenului de dependență de muncă, efectele acestuia asupra persoanelor ș.a. deosebit de interesante și care ne privesc într-o mare măsură pe toți.

Un articol care merită studiat, nu citit.



DIALOG CU CITITORII



ELENA COSTACHE: Potrivit precizărilor Direcției Management Resurse Umane, pentru admiterea în colegiile militare, candidații susțin o probă de concurs eliminatoire, sub forma unui test grilă de verificare a cunoștințelor, cu durata de 3 ore, la disciplinele Limba și Literatura Română și Matematică.

Aprecierea probei se face cu "ADMIS", pentru cei cotați cu cel puțin 8,00, sau "RESPINS", pentru ceilalți. Media finală de admitere în colegiul militar liceal se calculează cu două zecimale, fără rotunjire, și se stabilește pe baza mediei de la examenul de capacitate, care are o pondere de 75%, și a mediei de absolvire a claselor V-VIII, care are o pondere de 25%. În cazul situațiilor pe ultimul loc a cel mult trei candidați cu medii egale de admitere, aceștia sunt declarați "ADMIS". Dacă pe ultimul loc sunt mai mult de trei candidați care nu pot fi departajați de media de admitere, se face o departajare a acestora pe baza notei

obținute la proba de concurs eliminatoire.

Media minimă de admitere în colegiul militar liceal este 7,50.

Fiul dumneavoastră trebuie să depună la secretariatul comisiei de admitere, pentru a fi introdus în dosarul de candidat, următoarele documente: ♦ certificatul de capacitate, în original, sau adeverință, în original, din care să rezulte media la examenul de capacitate, media de absolvire a claselor V-VIII și media de admitere calculată conform art. 4 din Metodologia de organizare și desfășurare a admiterii; ♦ foaia matricolă pentru clasele V-VIII.

TEODOR ANDREI: Ne interesează articolul dumneavoastră despre aerograme și îl vom publica atunci când vom fi în posesia lui, cu precizările pe care vi le-am mai făcut. Adică să alcătuim un

scurt istoric al acestor preocupări, cu mențiuni referitoare la cele mai reușite aerograme însoțite de o scurtă descriere, participări la diverse expoziții sau concursuri și rezultatele obținute. Ar fi bine dacă ați atașa și câteva dintre ele, la alegerea dumneavoastră. Considerăm că ar fi bine să ne faceți o vizită. Cum ne-ați promis, de altfel. Numai datele biografice ale întemeietorului Asociației nu sunt suficiente.

Căpitan-comandor (r) SAVU TUREA: Suntem încunoscințați că documentele dumneavoastră personale puse la dispoziția celor ce trebuiau să întocmească manuscrisul despre elicopterii militari sunt în siguranță. Piloții și inginerii care au deservit aceste aeronave și fac obiectul includerii în Dicționarul personalităților, parte componentă a Enciclopediei Aeronautice, au fost selecționați deja și s-au primit datele necesare.



DIALOG CU CITITORII



O misiune de 24 de ore:

Zborul Cluj – El Kuweit – Otopeni

Agențiile de presă din întreaga lume au transmis aprecierile făcute în Congresul Statelor Unite ale Americii la adresa României privind participarea țării noastre la acțiunile multinaționale desfășurate în Afganistan și angajarea sa promptă în operațiunile umanitare din zona Golfului Persic. Înalte oficialități americane au subliniat în cadrul audierilor ce au avut loc în Camera superioară a legislativului nord-american – Senatul –, că România este singura țară din Europa care a desfășurat, cu forțe și mijloace proprii, 400 de militari în Afganistan și a trimis, de asemenea, o echipă de decontaminare nucleară, bacteriologică și chimică în Kuweit, în sprijinul Coaliției.

Am relatat, în mai multe rânduri, în paginile revistei noastre despre cursele aeriene pe care echipajele militare românești ale avioanelor C-130 Hercules, de la Baza 90 Transport Aerian, le-au efectuat la Kabul, Kandahar și în alte zone din îndepărtatul Afganistan, unele în condiții deosebit de riscante. Zboruri în spațiul aerian al acestei țări, cu decolări și aterizări prin furtuni de nisip ori în situații incerte de siguranță, când rachete și proiectile tăneau din diverse locuri, zboruri începute cu un an în urmă, în miezul unei nopți de martie. Cititorii noștri au putut lua, de asemenea, act de diverse momente din zone fierbinți trăite de piloții și tehnicienii noștri militari descrise de unul dintre comandanții de echipaje, comandorul Florin Călin, într-o rubrică pe care i-am rezervat-o în exclusivitate.

Ei sunt "forțele proprii" la care făceau referire ambasadorul Statelor Unite ale Americii la NATO, Nicholas Burns, președintele Proiectului SUA privind democrațiile în tranziție, Bruce Jackson, precum și alți funcționari din ierarhia superioară a Statelor Unite ale Americii.

Aceste aspecte se adaugă laudelor primite de echipajele noastre în Afganistan de la comandanții forțelor multinaționale sub a căror conducere operativă s-au aflat într-un moment sau altul.



În avanpremiera podului aerian ce avea să se instituie zilele acestea pentru transportarea subunității de decontaminare în Kuweit, aeronava C-130 Hercules cu numărul 6150 avea să transporte la El Kuweit un detașament precursor N.B.C., format din 17 militari chimiști și transmisioniști cu armamentul individual, echipamentul, hrana și apa necesare pentru a se autosusține timp de zece zile, precum și autoturismul ARO pe care aveau montate instalațiile de comunicații speciale.

A fost un zbor de importanță deosebită și nu lipsit de unele momente tensionate, după cum avea să ni-l descrie căpitan-comandorul Viorel Tănase, pilot în cadrul echipajului, acțiune pregătită meticolos până în cele mai mici detalii de către căpitan-comandorul Arpad Pandelescu,

din Statul Major al Forțelor Aeriene, el însuși navigator de bord și participant la numeroase exerciții și aplicații desfășurate peste hotare.

Zborul spre Kuweit a început la orele două noaptea, cu decolare de pe aeroportul din Cluj, cu o escală în Egipt, în cunoscuta zonă Luxor, pe aerodromul militar Hurghada, de pe malul Mării Roșii, unde s-a făcut realimentarea cu carburanți.

Au survolat Bulgaria, Turcia, Grecia, Egipt, Siria, Arabia Saudită și, firesc, Kuweitul, ultimele

la bord călătorind pentru prima dată și un timp atât de îndelungat cu o aeronavă militară.

Oțiterul american care i-a întâmpinat nu și-a putut ascunde mulțumirea pentru modul cum ai noștri s-au descurcat într-o zonă atât de aglomerată.

După două ore necesare pentru debarcare, la prânz, avionul C-130 Hercules 6150 și-a reluat zborul spre țară. De data aceasta cu vânt foarte puternic de față, fapt ce a impus un consum ridicat de combustibil. Pentru a contracara situația impusă piloții au trebuit să execute un zbor cu profil variabil, cu urcări și coborâri pentru obținerea unui regim cât mai economic. Pe traiect, nu aveau aerodromuri de rezervă. Și din nou la Hurghada pentru realimentare. Dacă la ducere au făcut nouă ore și jumătate, drumul de întoarcere a depășit 11 ore.

Și, la aceeași oră două din noapte, la care au plecat din Cluj-Napoca, au aterizat, de data aceasta pe Aeroportul Internațional Otopeni. Acasă. Cu bucuria pe care ți-o dă gândul că vor fi iarăși în mijlocul celor dragi, aflați la odihnă sub liniștea nopții sau, poate, cine știe, veghind încă la siguranța vieții lor, în regiunea aceea de lume peste care zeul Marte avea să-și desfășoare, din nou, flăcările războiului.

Au întreprins acest zbor, sub conducerea căpitan-comandorului Gheorghe Lupeș, comandantul misiunii, alături de căpitan-comandorul Viorel Tănase, locotenent-comandorii Virgil Ion, Iulian Iancu – piloți, căpitan-comandorii Florin Ghican, Ciprian Motoroiu – navigatori, căpitan-comandorul ing. Emil Popa, locotenent-comandorul Gabriel Costinescu, maistrul militar Viorel Cioc și Emil Ceapă – tehnicieni și, respectiv, specialiști cu centrulul.

Cele două echipaje care au asigurat, alternativ, siguranța și eficiența avanpremierii transporturilor aeriene în zona Golfului al de ce să fie multumite. Mai ales că ecourile misiunii lor au ajuns, iată, și dincolo de Ocean, iar de acolo, în toată lumea.

Comandor (r) PETRE BĂNA

Fotbal

LA OPT PUNCTE DE FERICIRE...

STEAUA câștigă în fața ASTREI cu 1-0, RAPID pierde, pe teren propriu, la "U" Craiova cu 0-2. Ceea ce înseamnă, în clasament, reducerea diferenței dintre locul I (RAPID) și locul II (STEAUA) la opt puncte. Doar opt puncte, deși puteau fi doar patru, sau chiar unul, dacă, dacă...

Hai să revenim la realitate! Chiar dacă totul le ieșea afară noștri, pe seama rapidiștilor, și tot ar mai fi fost de luat în calcul următoarele zece etape – adică, 30 de puncte! – pentru desemnarea campioanei. Însă șansa ce ni se oferă, după primele cinci etape ale returului, este una reală și avem dreptul să visăm la... fericire. În mod concret: mai poate STEAUA aspira la titlul de campioană? Fără a intra în calculele (meschine) ale hârtiei, da, putem crede în răsturnarea spectaculoasă a ierarhiei momentului, însă numai cu condiția ca elevii lui Piturcă să înregistreze un parcurs de metronom, în timp ce băieții lui Rednic să se mai poticnească de câteva ori. Însă, până la urmă, nu acest lucru și nu aceste speculații sunt importante. Important cu adevărat este ca echipa noastră de suflet să se pună serios pe

picioare, să-și demonstreze valoarea și competitivitatea.

Desigur, victoria cu ASTRA, prima pe teren propriu în acest sezon, este un reper, însă nu foarte concludent. Echipa este inconstantă, se motivează greu, trudește în van, irosește nepermis oportunități cât roata carului. Cu toate acestea, ceva bun se întâmplă cu ea, jocul este mai rapid, mai elaborat, mai axat pe poartă. Claudiu Răducanu nu este singurul care poate străpunge apărarea adversă. La fel de reductabili se dovedesc și Răchită, și Boștină, și Aliuță. Însă totul este ca **angrenajul** să funcționeze perfect, ca jucătorii să se înțeleagă, să **comunică**, să se suplinească, să pună osul la treabă. Și dacă va fi așa, mirajul de acum – titlul de campioană – va deveni, suntem siguri, pe deplin posibil, pe deplin realizabil. Dar, repetăm: trebuie seriozitate, muncă, devotament, încredere, respect față de culorile clubului. În ce ne privește, noi, cei împătimiti de fotbal, cei mereu fideli culorilor roș-albastre, suntem aproape de echipă, credem în ea și o vom susține meci de meci cu onestul, înflăcăratul îndemn:

HAIDE, STEAUA!

NICOLAE RĂDULESCU



Prezență remarcabilă la campionatul militar de karate

La Sibiu s-a desfășurat finala pe Ministerul Apărării Naționale a Campionatului de karate.

Lotul care a reprezentat Statul Major al Forțelor Aeriene la această competiție a fost format din **căpitanul Daniel Mănăilă, locotenentul Sorin Bucur, sublocotenentul Lucian Costinescu, militarul angajat Florin Pavelescu și soldatul Alin Zamfir**. Înainte de a participa la competiția propriu-zisă, ei au parcurs un stagiul de pregătire cu durata de 20 de zile.

Numărul mare de loturi prezente la startul competiției, experiența mai mare sau mai mică a luptătorilor, dărzenia și dăruirea de pe tatami au fost doar câteva din ingredientele care au asigurat un spectacol de calitate.

În clasamentul general, lotul Forțelor Aeriene a ocupat locul II pe echipe.

În clasamentul individual, sublocotenentul Lucian Costinescu a ocupat locul I la categoria 70 kg; militarul angajat Florin Pavelescu a ocupat locul II la categoria 65 kg; locotenentul Sorin Bucur a ocupat locul II la categoria +80 kg; căpitanul Daniel

Mănăilă a ocupat locul III la categoria 80 kg. În competiția de kata militarul angajat Florin Pavelescu a ocupat locul II.

După disputarea primelor două competiții din acest an, Concursurile sportive și aplicativ-militare de iarnă și Campionatul militar de karate, **lotul reprezentând Statul Major al Forțelor Aeriene ocupă locul I în clasamentul general**. (C.P.)

Lotul de karate al Forțelor Aeriene a fost alcătuit din (de la stânga la dreapta): **militar angajat Florin Pavelescu, soldat Alin Zamfir, sublocotenent Lucian Costinescu, locotenent Sorin Bucur, căpitan Daniel Mănăilă**



Redacția "CER SENIN"

Șoseaua București-Ploiești,
km. 10,5, sector 1, București
Telefon/Fax: 021/231. 53. 82

E-mail: cersenin@roaf.ro

ISSN 1582-6317. 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.