

C
E
R

S
E
N
I
N

REGIMENTUL 11 RACHETE SOL-AER LA 65 DE ANI



VIATA
DE
LÂNGĂ
ZBOR

IAR-330
SOCAT
ÎN
MISIUNEA
"ALTHEA"



C
E
R

S
E
N
I
N

PER ASPERA
AD ASTRA



PUBLICATIE EDITATĂ
DE STATUL MAJOR
AL FORTELOR AERIENE ROMÂNE

CONSILIUL EDITORIAL
AL REVISTEI
"CER SENIN"

Președinte

general-maior dr. MIHAIL ORZEAȚĂ

Membri

general-maior CONSTANTIN ZAHARIA
general de flotilă aeriană FĂNICĂ CÂRNU
general de brigadă MARINEL NICOLAE
general de flotilă aeriană LIVIU BURHALĂ
general de brigadă NICULAE TABARCIA
general de flotilă aeriană ION ȘTEFAN
general de flotilă aeriană

VICTOR STRÂMBEANU

comandor VIRGIL RISTEA

comandor LAURENȚIU SIMIONESCU

Coperta 4

"Partitură pentru cer senin" – pastel pe hârtie
de Valentin Tănase

Redacția "CER SENIN"

Șoseaua București-Ploiești, km. 10,5
sector 1, București

Telefon/Fax: 021/231. 53. 82

E-m@il: cersenin@roaf.ro

ISSN 1582-6317. B 222.05; C 1011.00

Ne puteți vizita și la www.roaf.ro/ro/cersenin

REDACTOR -ȘEF:
DUMITRU AMARIEI;

**SECRETAR GENERAL
DE REDACȚIE:**

locotenent
CIPRIAN PĂTRAȘCU;

REDACTORI DE RUBRICĂ:
locotenent MIRCEA BARAC;

REDACTORI PRINCIPALI:
PETRE BĂNĂ,
NICOLAE RADU;

PROCESARE TEXTE:
LEANA TUDORAN;

CORECTURĂ:
ANDREIA LUNGU;

TEHNOREDACTARE:
LUCIAN TEODORESCU;

FOTOREPORTER:
ADRIAN SULTĂNOIU

Tipărit la
Centrul Tehnic-Editorial
al Armatei

- CER SENIN
 - Arhiva – www.roaf.ro
 - Nr. 1 – 6 ■ 2004
 - Nr. 1 (78) ■ 2005
 - Nr. 2 (79) ■ 2005
 - CUPRINS
 - AGENDĂ (4)
 - NATO – PREZENT ŞI VIITOR (12)
 - În sensul și ritmul evoluțiilor politico-militare
 - MISIUNEA "ALTHEA" (15)
 - Acțiune dinamică, eficientă
 - BAZA 90 TRANSPORT AERIAN (16)
 - Poartă spre lume a aviatorilor militari români
 - ANIVERSARE (20)
 - Tabăra de instrucție și poligonul de trageri sol-aer Capu Midia – 55 de ani
 - EXPERTUL DIXIT (23)
 - Stresul traumatic la personalul aeronavigant
 - ALBUM "CER SENIN" (26)
 - Eurocopter TIGER
 - FORȚELE AERIENE ÎN LUME (28)
 - AEROSPAȚIALE (38)
 - FORȚELE AERIENE ROMÂNE DE-A LUNGUL TIMPULUI (40)
 - Remember – luna februarie
 - FILE DE ISTORIE (42)
 - Istorie Aeronavigantă
 - Artileria antiaeriană în timpul celei de-a doua conflagrații mondiale
 - ANIVERSARE (46)
 - Muzeul Aviației la 15 ani de prestigioasă existență
 - TOP 10 MANAGEMENT (48)
 - Concurs: "Ești în top, deci exiști!"
 - CAZURI SPECIALE (50)
 - AM PRIMIT LA REDACȚIE (51)
 - Lectură plăcută!

Aniversare



pagina 11

Reportaj



pagina 15

Poartă spre lume



pagina 16

Tehnică



pagina 26

Muzeul Aviației



pagina 46

La Abu Dhabi, IDEX-2005

TEHNICĂ DE LUPTĂ LA NIVELUL CELEI MAI ÎNALTE PERFORMANȚE



Împreună cu alți demnitari militari de rang înalt ai Armatei Române, generalul de brigadă Marinel Nicolae, șeful resurselor din Statul Major al Forțelor Aeriene, s-a aflat, recent, la Abu Dhabi pentru a participa la o importantă expoziție de tehnică militară. La întoarcerea în țară, domnia sa a avut amabilitatea să ne ofere informații privind evenimentul din Golf.

- Domnule general, vă rog să vă prezentați, mai întâi, în ce a constat evenimentul la care ați participat.

- Este vorba despre o expoziție internațională de tehnică militară, IDEX, organizată o dată la doi ani. Cu prilejul ediției din acest an, în prima zi a evenimentului s-a desfășurat și o conferință pe probleme de securitate, cu expuneri deosebit de interesante, în special cu caracter tehnic.

Expoziția IDEX-2005 a avut ca specific prezentarea sistemelor de comandă-control, a celor de securitate și de protecție a forțelor. Din perspectiva interesului strict pentru forțele aeriene, trebuie să spun că în standuri s-au aflat mai ales elicoptere de sprijin și componente pentru avioane - în mod deosebit pentru avionică și autoapărare. Radio-

locația a fost reprezentată, și ea, foarte generos. Am putut vedea la fața locului și sistemele SHORAD, prezente în număr mare în standurile expoziției.

- România a avut standuri la IDEX-2005?

- Da. A avut două. Ale firmelor ROMARM și ROM-TEHNICA. Vreau să spun că cele două standuri au fost permanent solicitate de către parteneri străini, România fiind cunoscută în zonă ca producător de tehnică de luptă și armament.

- S-a bucurat de interes expoziția? A avut succes IDEX-2005?

- Ediția din acest an a avut un anumit specific. În contextul luptei antiteroriste, la IDEX-2005 au avut acces, cu prioritate, specialiștii, vizitatorii avizați, experții în domeniu. Ceea ce se numește publicul obișnuit a avut o pondere mai mică. Probabil și pentru că măsurile de securitate au fost unele de excepție.

- Ce anume ați urmărit, domnule general de brigadă, în spațiul expozițional de la Abu Dhabi?

- Pentru Forțele Aeriene Române este de interes orice variantă viabilă pentru tehnica pe care trebuie s-o înlocuim sau s-o modernizăm. M-am concentrat asupra acestui aspect și am realizat o documentare serioasă, pe care o voi pune la dispoziția specialiștilor noștri. Am reținut, de asemenea, o serie de elemente legate de modernizarea elicopterelor de transport. Dar mi-au atras atenția în mod deosebit diversitatea și nivelul



de performanță ale sistemelor de securitate fizică a bazelor militare.

- Vă rog să prezentați, succint, cele mai importante concluzii cu care v-ați întors de la expoziția IDEX-2005.

- Din tot ce am văzut și am auzit, din discuțiile pe care le-am avut cu numeroși experți aflați la această activitate, am înțeles, încă o dată, că înalta tehnologie va influența tot mai mult strategia militară. Practic, nivelul la care s-a ajuns în dezvoltarea armelor va modifica substanțial modul de planificare și de ducere a acți-



Unul dintre exponatele care au cucerit publicul la IDEX 2005: sistemul de radiolocație COBRA (COunter Battery Radar), produs al unui consorțiu anglo-franco-german.

nilor de luptă. Se pune mare accent pe precizia armelor, pe acuratețea informațiilor, iar ceea ce se realizează în acest domeniu va face ca un viitor război să se desfășoare cu combatanții la mare distanță.

- Vă mulțumesc mult, domnule general!

DUMITRU AMARIEI

PREGĂTIRI PENTRU EXERCITIUL AERIAN NOBLE ARCHER 2005

● Conferința Inițială de Planificare de la Napoli - Italia

Timp de două zile, o delegație militară alcătuită din căpitan-comandorul dr. Florentin-Neculai Brătulescu, din Comandamentul Operațional Aerian Principal, locotenent-comandorul Camelia Bugean, comandant de escadrilă de elicoptere, și maiorul ing. Augustin Sperlă, din Serviciul logistic al Statului Major al Forțelor Aeriene, a participat la Conferința Inițială de Planificare pentru exercițiul aerian NOBLE ARCHER 2005, organizată la Napoli, în Italia.

Activitatea a avut ca scop colectarea, de către comandamentul NATO însărcinat cu organizarea exercițiului, a ofertelor inițiale de forțe ale statelor participante și discutarea detaliilor preliminare privind specificul misiunilor, respectiv angajamentele logistice și administrative de principiu.

În cadrul Conferinței de la Napoli s-a stabilit că exercițiul aerian NOBLE ARCHER 2005 se va desfășura pe bazele aeriene Graff Ignatievo și Krumovo, respectiv în poligonul Koren, din Bulgaria, în perioada 24 august - 5 septembrie 2005. La exercițiu vor participa 16 state membre NATO, 8 state partenere de cooperare și, posibil, un stat participant la Dialogul Mediteranean. Scenariul și specificația exercițiului prevăd desfășurarea unei forțe multinaționale de menținere a păcii sub mandat ONU, drept răspuns la o situație de criză. Obiectivul principal al NOBLE ARCHER 2005 îl constituie ridicarea nivelului de interoperabilitate între forțele aeriene ale statelor participante în domeniile comandă-control, apărare aeriană, transport aerian tactic, sprijin aerian nemijlocit, evacuare aeromedicală, căutare-salvare, recunoaștere tactică.

Conform mandatului aprobat, șeful delegației române, căpitan-comandorul dr. Florentin-Neculai Brătulescu, a avansat următoarea ofertă națională inițială de forțe și mijloace: o aeronavă C-130 Hercules, care va executa misiuni de evacuare militară, transport trupe și parașutări; 3 elicoptere IAR-330 SOCAT, având drept misiuni salvare- evacuare, escortă, transport și recunoaștere; 10 funcții în structura de comandă-control a exercițiului. Efectivul total al militarilor români participanți la exercițiul NATO/PfP NOBLE ARCHER 2005 va fi de 45 de oameni. (N.R.)



Vizita unei delegații a Colegiului de Război al Forțelor Aeriene ale SUA în România

O delegație a Colegiului de Război al Forțelor Aeriene ale SUA a efectuat, în perioada 8–11 martie a.c., o vizită de documentare în țara noastră. Cu această ocazie au fost vizitate Baza 86 Aeriană, Baza 90 Transport Aerian și Muzeul Aviației.

Membrii delegației au avut întâlniri cu șeful Statului Major al Forțelor Aeriene, generalul-locotenent Gheorghe Catrina, cu comandanții și personalul bazelor aeriene, precum și cu ofițerii români care au absolvit cursurile Colegiului de Război al Forțelor Aeriene ale SUA.

În cadrul întâlnirilor au fost prezentate informații privind situația prezentă și

perspectivele Forțelor Aeriene Române și s-a discutat pe larg despre participarea aeronavelor C-130 Hercules în misiunile din Afganistan și Irak.

De asemenea, au fost abordate aspecte privind pregătirea ofițerilor în Academia Forțelor Aeriene și perspectivele evoluției în carieră a acestora, după absolvire.

Colegiul de Război Aerian, instituție militară de prestigiu a Forțelor Aeriene ale SUA, pregătește ofițeri superiori din întreaga lume pentru funcții de conducere, la nivel strategic.

Începând cu anul 1996 și până în prezent, de această instituție s-a pregătit un număr de 5 ofițeri români.

ȘEFUL STATULUI MAJOR AL FORTELOR AERIENE A INSPECTAT DETAȘAMENTUL ALPHA

Generalul-locotenent Gheorghe Catrina, șeful Statului Major al Forțelor Aeriene, a inspectat, în ziua de 2 martie a.c., detașamentul român ALPHA, participant la misiunea "ALTHEA", din Bosnia-Herțegovina.

Cu această ocazie, generalul-locotenent Gheorghe Catrina a avut convorbiri cu șeful de stat major al Comandamentului Multinațional de NV, locotenent-colonelul Fievez Gaspard, care a apreciat contribuția detașamentului Forțelor Aeriene Române la îndeplinirea misiunilor din zonă.

Generalul-locotenent Gheorghe Catrina a vizitat sălile de pregătire și locurile de cazare ale detașamentului, a avut discuții cu întregul personal și a analizat aspecte cu privire la modalitățile de îmbunătățire a procedurilor de întrebuințare a elicopterelor IAR-330 SOCAT în cadrul importantei misiuni din Bosnia-Herțegovina.

Componența detașamentului român a fost completată cu trei militari (între care două femei), care vor îndeplini funcții în cadrul Centrului Operațional Întrunit al Comandamentului Multinațional din Bosnia-Herțegovina.

STUDENȚI MILITARI ROMÂNI – ÎN VIZITĂ LA ACADEMIA MILITARĂ REGALĂ OLANDEZĂ

În perioada 13–19 martie 2005, o delegație de studenți ai Academiei Forțelor Aeriene "Henri Coandă", condusă de **locotenent-colonelul Nicușor Țacu**, șeful Biroului Învățământ din Statul Major al Forțelor Aeriene, s-a aflat într-o vizită pentru schimb de experiență la Academia Militară Regală Olandeză. Activitatea s-a desfășurat în comun cu o delegație militară de cadeți și ofițeri americani.

Oaspeții români au purtat discuții cu gazdele, abordând, printre altele, problematica structurii și conținutului

învățământului la Academia Militară Regală Olandeză, pe de o parte, la Academia Forțelor Aeriene Române, pe de altă parte. A reieșit că viitorii ofițeri de aviație olandezi studiază în Academie patru ani, acumulând atât cunoștințe militare de bază, cât și cunoștințe și deprinderi practice de specialitate. La absolvire, cadeții Academiei Militare Regale Olandeze sunt avansați la gradul de sublocotenent, după care aceștia efectuează un curs de bază de instruire în zbor în Statele Unite ale Americii. Diplomele lor de absolvire nu sunt recunoscute în sistemul universitar olandez, însă există posibilitatea ca, începând cu anul al doilea de studiu, cadeții să se poată înscrie și să urmeze o facultate civilă.

Programul delegației militare române a mai cuprins vizitarea unei brigăzi mecanizate olandeze, a unui centru de instruire pentru lupta în mediul urban și a unei baze aeriene de elicoptere (au fost prezentate aparatul "APACHE", la sol, și

elicopterul "ALOUETTE", în zbor demonstrativ). Au fost vizitate, de asemenea, monumente și locuri istorice (Cimitirul memorial americano-olandez de la Margraten, muzeul din Arnhem, muzeul de artă "Rijksmuseum", din Amsterdam), precum și centrele orașelor Maastricht și Amsterdam.

Întâlnirea și discuțiile dintre studenții români, olandezi și americani au fost deosebit de interesante și utile, contribuind la mai buna cunoaștere și apropiere reciprocă, la schimburi fructuoase de informații atât în domeniul militar, cât și al istoriei, culturii și civilizațiilor țărilor noastre.



Sediul Academiei Militare Regale Olandeze



La Poiana Brașov

Întâlnire a experților în securitatea zborului

Cea de-a 133-a reuniune a Comitetului de Siguranță a Zborului al Forțelor Aeriene din Europa s-a desfășurat, recent, la un hotel din Poiana Brașov – România.

Structura de securitate a zborului din Forțele Aeriene Române este membru al Comitetului de Siguranță a Zborului al Forțelor Aeriene din Europa din anul 1996 și a participat la toate reuniunile care s-au desfășurat după momentul intrării în organizație.

De data aceasta, aviatorii români care se ocupă în mod special de securitatea zborului au fost gazde ale reuniunii, la aceasta participând reprezentanți ai 27 de țări și ai NATO. Activitățile de acest gen facilitează cunoașterea preocupărilor cu privire la metodele și procedeele de reducere a incidentelor și accidentelor de aviație în cadrul forțelor aeriene



din statele membre ale Comitetului. La fel, se realizează un bun schimb de informații în legătură cu modalitățile de investigare, obținere și stocare a informațiilor din domeniu, formarea bazelor de date, elaborarea sintezelor și statisticilor.

Aceste întâlniri sunt concepute foarte interesante, fiecare participant prezentând fenomenul din forțele aeriene pe care le reprezintă. Diversitatea evenimentelor și a elementelor adiacente este atât de mare, încât uneori poți crede că te afli în fața unor scenarii științifico-fantastice. În aceeași măsură, apar situații imposibile, pe care piloții militari le rezolvă cu pierderi minime, riscându-și, e drept, propria viață.

Participanții la reuniunea de la Brașov au apreciat în mod deosebit intervenția colonelului dr. Marian Popa, șeful Secției psihologie din Institutul Național de Medicină Aeronautică și Spațială, care s-a referit la particularitățile zborului pe timp de noapte, precum și pe aceea a profesorului dr. Virgil

Stanciu, prodecan al Facultății de inginerie aerospațială din București, care a prezentat o interesantă istorie a aviației și a industriei aeronautice din România.

Prin activitatea lor, experții în securitatea zborului reușesc ca incidentele și accidentele să scadă ca număr, evitându-se astfel importante pierderi materiale și, mai ales, umane. La nivelul acestei nobile și generoase meniri s-au situat organizatorii celei de-a 133-a reuniuni a Comitetului, grupul de ofițeri de aviație din Secția securitate zbor din Statul Major al Forțelor Aeriene organizând activitatea fără cusur. Pentru a reliefa acest lucru vom reproduce un pasaj din scrisoarea pe care, la puțin timp după evenimentul din Poiana Brașov, președintele Comitetului de Siguranță a Zborului din Forțele Aeriene Europene, Air Commodore Alan Hudson, a adresat-o șefului Statului Major al Forțelor Aeriene, general-locotenent Gheorghe Catrina: "Întrunirea AFFSC(E) a fost un mare succes, un prețios schimb de informații între națiuni. Succesul a fost posibil datorită muncii susținute depuse de comandorul Nicolae Jianu, sprijinit de căpitan-comandorii Gărăiaacu și Grigorie și, în special, de locotenent-comandorul Emilian Popovici, care a planificat în detaliu operațiunile și a vegheat în permanență la buna desfășurare a lucrurilor. Fiecare națiune participantă la această întrunire și-a exprimat mulțumirile pentru găzduirea și organizarea ireproșabile, care au făcut ca aceasta să fie una dintre cele mai reușite întâlniri AFFSC(E) la care au luat parte. Echipa dumneavoastră de securitate a zborului a reprezentat cu cinste Forțele Aeriene Române și aveți toate motivele să fiți mândru de ei".

Nu vom încheia aceste rânduri înainte de a menționa opinia comandorului Nicolae Jianu, potrivit căreia activitatea a avut succes și datorită sprijinului pe care l-a primit de la toate structurile din Statul Major al Forțelor Aeriene care au fost implicate, într-un fel sau altul, în pregătirea reuniunii.

DUMITRU AMARIEI

La Editura Psyche a apărut **"Istoria psihologiei militare românești"**, semnată de **căpitan-comandorul Constantin-Edmond Cracsner**, șeful Secției de Psihologie din Statul Major General.

Adunând și decantând numeroasele date din arhive, autorul, un foarte bun cunoscător din interior al sistemului de psihologie militară, a încercat – și a reușit! – să îmbine traterea istorică și didactic-științifică cu stilul afectiv al redactării.

În primele patru capitole, lucrarea prezintă, cu rigoare științifică, *"o scurtă radiografie asupra psihologiei militare, în demersul explicativ de conturare a domeniului său distinct de activitate în cadrul celorlalte ramuri ale psihologiei..."*.

O succintă lecție de istorie oferă capitolul 5, care cuprinde o retrospectivă, pe alocuri critică, asupra evoluției organizatorice și funcționale specifice structurilor de psihologie din

Armata României, autorul căutând să scoată la lumină rădăcinile acestora, afirmarea în timp a identității de sine,

LUCRARE DE VALOARE



până la un prezent deosebit de dens în conținut și extrem de dinamic.

În capitolul 6, autorul prezintă, într-o manieră sintetică, informații

despre istoria structurilor de psihologie din organigrama altor componente incluse în sistemul de apărare, ordine

publică și siguranță națională, evidențindu-se, cu acest prilej, *"atât asemănările, cât și deosebirile de ordin conceptual, metodologic, structural și funcțional dintre aceste structuri și cele din Ministerul Apărării Naționale"*.

Capitolul 7, dedicat personalităților din istoria psihologiei militare românești, conține scurte biografii și aprecieri concludive la adresa precursorilor, subliniindu-se *"aportul lor elocvent la cauza psihologiei în armata română"*.

Prezentarea unui număr de 15 modele de organizare și funcționare a serviciului psihologic din diverse armate moderne, membre ale NATO, este realizată în capitolul 8.

Integrarea armatei în structurile Alianței Nord-Atlantice presupune anumite compatibilități de ordin organi-

zațional. De aici, concluzia autorului că, într-un viitor destul de apropiat, se impune ca sistemul de recrutare și selecție de personal să sufere modificări în sensul că *"trebuie să se modeleze în raport cu concepția privind realizarea conducerii operaționale și a conducerii administrative"*. Aceste considerații privind actualul și viitorul sistem al activității psihologice în Armata României fac obiectul capitolului 9, ultimul al cărții.

Fiind prima lucrare de acest gen în peisajul literaturii de specialitate, volumul, tipărit în condiții grafice remarcabile, merită întreaga atenție a iubitorilor psihologiei, dar și a marelui public, oferind, cu generozitate, date extrem de interesante, dar și deschideri largi de viitor.

**Căpitan-comandor
psiholog
FLORIN-ADRIAN PĂUN**



A apărut primul număr din acest an al publicației trimestriale franceze "POINT FIXE", care ne propune o serie de articole deosebit de interesante referitoare la aviația militară. În cadrul rubricii destinate celor mai importante misiuni desfășurate de către Forțele Aeriene Franceze în anul precedent, revista a publicat un fotoreportaj intitulat "Rinul și Dunărea", având drept subiect schimbul de experiență al piloților militari români și francezi, eveniment desfășurat în perioada 19–30 iulie 2004, la Baza Aeriană 132 Colmar-Meyenheim. Bogat ilustrat, materialul debutează cu o scurtă trecere în revistă a istoriei misiunilor bilaterale româno-franceze în

domeniul aviației militare, pentru a oferi mai apoi amănunte referitoare la antrenamentul comun al piloților din Baza Aeriană Câmpia Turzii cu partenerii lor din Grupul de Vânătoare Alsacia. Autorul articolului apreciază că, în privința avionicii, MiG-21 LanceR se situează la nivelul ultimei generații de Mirage 2000, și subliniază faptul că, în cadrul misiunilor de zbor în formație, de sprijin aerian și de recunoaștere, piloții militari români și-au dovedit și de această dată eficiența, făcând față cu succes exigențelor impuse de standardele NATO. Reportajul se încheie pe un ton optimist, anunțând că piloții militari francezi au început deja pregătirile pentru exercițiul bilateral care se va desfășura anul acesta în România, pe malul Dunării.



Apariții de prestigiu



Un cuprins bogat, o grafică pe măsură fac din nr. 1–2/2005 o lectură interesantă pentru cititorii acestei publicații. Specialiști în psihologie militară, sociologie și teoria educației mențin ridicată ștacheta calității într-un domeniu ce se cere din ce în ce mai mult investigat, abordat, prin prisma unor noi realități și conjuncturi în domeniul ostășesc.

Seria studiilor și articolelor promovate de redacție se deschide cu un incitant (și foarte documentat) material semnat de colonelul dr. Ion Dragoman, de la Universitatea Națională de Apărare, intitulat "Libertatea de exprimare a militarilor". În sprijinul afirmațiilor autorului sunt atașate o serie de documente, acte normative care reglementează în plan național și universal libertatea de opinie.

Daniela Filimon, de la Colegiul Militar Liceal "Mihai Viteazul", în "Motivarea pentru cariera militară", dezvoltă câteva din acțiunile desfășurate în acest sens de instituția amintită.

Invitatul revistei, generalul-maior dr. Teodor Frunzeți, comandantul Comandamentului 2 Operațional Întrunit "Mareșal Alexandru Averescu", oferă, prin intermediul interviului acordat, imaginea actuală și de perspectivă a armatelor moderne, a conflictelor militare și face, totodată, o radiografie a prezenței detașamentelor noastre pe teatrele de operații din Irak și Afganistan.

Asupra implicațiilor psihologice survenite în comportamentul celor ce o bună perioadă au acționat peste graniță și modul de revenire la activitatea normală se pronunță, într-un studiu bine sistematizat, maiorul Adrian Prisăcanu, din Secția de Psihologie a Statului Major General.

Pe aceeași linie, a unor constatări de substanță în privința calității oamenilor, a modului în care reacționează în situații extreme, se înscriu și contribuțiile a doi tineri deosebit de talentați: locotenentul Florin Manea și sublocotenentul Constantin Mireanu.



Cu prima apariție din acest an, revista matelotilor trece pragul celor 15 ani de când a fost fondată. Și o face punând la dispoziția cititorilor un conținut nu numai bogat, dar și diversificat, cu rubrici deosebit de atractive.

Evenimentul pe care-l consemnează la loc de cinste și cu o ilustrație de excepție nu putea fi altul decât vizita președintelui României, Traian Băsescu, făcută Forțelor Navale, mai exact pe fregata Regele Ferdinand și nava-școală Mircea, prilej pentru șeful statului de a depăna amintiri din anii când, student fiind, s-a instruit pe bricul Mircea, dar și din perioada cât a fost căpitan de cursă lungă.

Paginile sunt precedate de o punere în temă pe care șeful Statului Major al Forțelor Navale,

contraamiral dr. Gheorghe Marin, o face asupra rolului și misiunilor marinei militare și un grupaj de știri despre activități mai importante desfășurate de categoria de forțe.

Din acest număr se pot afla multe date interesante despre nava-școală de transport strategic "Albatrosul", expoziția de la Muzeul Academiei Navale "In memoriam viceamiral ing. Marcel-Vasile Diaconescu", o personalitate a Marinei Militare Române și primul informatician militar marinar, despre alte figuri reprezentative ale acestei arme cu vechi tradiții în armata noastră.

Revista prezintă câteva din fetele aflate la posturi de luptă, pe dragoare, coverte și alte nave, în specialități care până nu de mult erau considerate a fi destinate numai bărbaților, dar și părerea băieților, a comandanților despre ele: sunt de toată isprava.

Interesante și portretele celor ce au lucrat sau lucrează în Grupul mass-media al Forțelor Navale, confrății noștri pe care îi felicităm cu ocazia celor 15 ani de prezență activă pe frontul publicisticii.



Şeful Statului Major al Forţelor Aeriene, generalul-locotenent Gheorghe Catrina, primeşte placheta aniversară de la comandantul regimentului sărbătorit, colonelul Silviu Dimitriu

În ziua de Bunavestire REGIMENTUL 11 RACHETE SOL-AER „HOREA” A SĂRBĂTORIT 65 DE ANI

Nu ştiu alţii cum sunt, dar pentru rachetiştii sol-aer, orice incursiune în oraşul de la poalele Tâmppei se aseamănă cu o revenire la matcă. Pentru că Braşovul este leagănul în care cu toţii s-au format ca profesionişti. Unii şi-au desăvârşit cariera aici, alţii acolo unde i-a purtat valul misterios al destinului. Dar, din când în când, cu toţii ajung să se întâlnească în locul în care le-a fost tăiat la un moment dat cordonul... profesional.

În casta militanilor sunt cunoscuţi drept oamenii cifrelor exacte şi ai sutimilor de secundă. Deoarece acesta este timpul pe care îl au la dispoziţie pentru a lua deciziile privind lansarea şi dirijarea unei rachete spre ţintă. De aceea, nu sunt multe momentele în care specialiştii acestei arme îşi permit abateri de la programul privind pregătirea pentru luptă.

Data de 25 martie a reprezentat, însă, pentru personalul Regimentului 11 Rachete Sol-Aer „Horea”, o adevărată sărbătoare. Şi nu una oarecare, deoarece motivul „abaterii” de la programul cotidian a fost reprezentat de sărbătorirea a 65 de ani de la înfiinţarea unităţii. O vârstă frumoasă, cu care puţine unităţi ale Armatei României se pot mândri.

Ziua a început cu o „alarmă” neprevăzută în programul iniţial, dar de bun augur, deoarece, de această dată, nu ţintele aeriene au fost cele care au testat vigilenţa personalului, ci... şeful Statului Major al Forţelor Aeriene. Deşi dispunea de o agendă de lucru foarte încărcată în ziua respectivă, generalul-locotenent Gheorghe Catrina a remarcat importanţa eveni-

mentului, drept pentru care, la prima oră a dimineţii, s-a aflat în faţa personalului regimentului pentru a-i adresa felicitări cu ocazia aniversării. În discursul său, şeful Forţelor Aeriene a apreciat calitatea pregătirii cadrelor din unitate, succesele înregistrate la tragerile de luptă, profesionalismul specialiştilor care deservesc tehnica, paşii importanţi pe care regimentul i-a făcut în ultima perioadă în privinţa profesionalizării. Generalul Catrina a remarcat, totodată, condiţiile dificile pe care personalul unui divizion le înfruntă uneori pentru a-şi îndeplini misiunea. Subliniind faptul că aviaţia, rachetele sol-aer şi radiolocaţia formează o singură entitate, vorbitorul a ţinut să precizeze că Regimentul 11 reprezintă, în momentul de faţă, o componentă deosebit de importantă a Forţelor Aeriene.

Îmbărbătaţi de mesajul sincer şi camaraderesc al şefului instituţiei, gazdele evenimentului au continuat activitatea militărească, conform planificării. Invitaţii nu



Aspect de la ceremonialul militar. Întreaga asistenţă acordă onorul Drapelului de luptă

au întârziat să-şi facă apariţia, îmbrăţişaţi de razele blânde ale soarelui timid de primăvară. Aceştia au fost recompensaţi cu plachete aniversare, diplome de excelenţă sau insigne pentru contribuţia şi efortul depuse de-a lungul timpului la dezvoltarea armei, la bunul mers al activităţii în cadrul apărării aeriene.

O dată ce toată lumea şi-a ocupat locurile, ceremonialul militar a debutat cu introducerea Drapelului de luptă în formaţie.

La tribuna oficială au luat loc locuitorul şefului Statului Major al Forţelor Aeriene, generalul-locotenent dr. Mihail Orzeată, şeful Inspectoratului General al M.Ap.N., generalul-locotenent dr. Ion Magdalena, prefectul judeţului Braşov, Aurelian Danu. Au mai participat generali, ofiţeri, maiştri militari şi subofiţeri activi, în rezervă şi în retragere, reprezentanţi ai autorităţilor publice din municipiul Braşov, reprezentanţi ai mass-media civile şi militare.

În cadrul ceremonialului a fost oficiat un TeDeum pentru cinstirea eroilor unităţii care şi-au sacrificat viaţa pe câmpul de luptă şi pentru binecuvântarea celor prezenţi.

«Horea» – trecut, prezent şi viitor”. Au prezentat comunicări: colonelul în retragere George Aurel, veteran al celei de-a doua conflagraţii mondiale din postura de ofiţer al Corpului 11 Apărare contra Aeronavelor; profesorul universitar dr. preot Vasile Oltean; comandantul Regimentului 11 Rachete Sol-Aer „Horea”, colonel Silviu Dimitriu etc. Cuvântul de încheiere l-a rostit generalul-maior Laurenţiu Maftai, care, între altele, a subliniat importanţa apărării aeriene cu baza la sol, în contextul integrării sistemului de apărare aeriană al României în cadrul NATINEADS.

Simpozionul a reprezentat ultima acţiune de ordin formal, activitatea având ca punct final un cocktail oferit de organizatori tuturor participanţilor la manifestare. Acesta a fost şi contextul integrării sistemului de apărare aeriană al României în cadrul NATINEADS.



Generalului-maior Laurenţiu Maftai i-a revenit misiunea decorării Drapelului de luptă al regimentului cu Ordinul „Serviciul Credincios” – în grad de cavalier, cu însemn militar

Directorul Statului Major General, generalul-locotenent Laurenţiu Maftai, a decorat Drapelul de luptă al unităţii cu Ordinul Serviciul Credincios - în grad de cavalier (cu însemn militar). Ordinul a fost acordat prin Decret Prezidenţial semnat de preşedintele României.

Programul a continuat la Cercul Militar Braşov prin susţinerea simpozionului cu tema „Regimentul 11 Rachete Sol-Aer

atmosfere destinate, de către cei mai în vârstă. Ani de şcoală militară, trageri de luptă tocmai în pustietatea stepei ruseşti, nesfârşitele „cantonamente” de la Capu Mică au fost cernute sistematic prin sита binevoitoare a memoriei. Cei mai tineri ascultau amuzaţi poveştile de „la gura sobei” cu gândul la viitoarea tehnică cu care va fi dotat regimentul.

Pe înserat, o parte de celor aflaţi la aniversare şi-au pus poveştile în desaga cu gândul la următorul eveniment de acest gen, iar cealaltă parte şi-a zis că n-ar fi rău dacă ar strânge şi ea, la rândul-i, multe amintiri cu misiuni NATO. Nu de alta, dar peste ani şi ani, ar da bine o poveste la „gura sobei”.

Cine ştie? Poate nu întâmplător, aniversarea celor 65 de ani ai Regimentului a coincis cu sărbătoarea de Bunavestire...

**Locotenent
Mircea Barac**

ÎN FAȚA UNOR NOI ȘI IMPORTANTE RĂSPUNDERI



Generalul-maior dr.
Mihail Orzeață

Prin Ordin al ministrului apărării naționale, generalul-maior dr. Mihail Orzeață a fost numit, începând cu data de 1 martie 2005, în funcția de locțiitor al șefului Statului Major al Forțelor Aeriene. Anterior, a îndeplinit funcția de director al Statului Major General.

S-a născut la data de 20 noiembrie 1951, în localitatea Roseți, din județul Călărași. Este căsătorit și are un fiu.

A absolvit Școala Militară de Ofițeri de Aviație (1973), Cursul de trecere pe avionul super-

sonic (1974), Academia Militară – secția aviație și apărare antiaeriană (1981), Cursul postacademic (1985), Colegiul Superior de Stat Major (1995), Colegiul de Război al Forțelor Aeriene ale S.U.A. (1998), Cursul Internațional Superior de Management al Resurselor de Apărare (Canada, 2002), Colegiul de Management al Resurselor de Apărare și Educațional (2004). Din 1990, este doctor în științe militare. A publicat mai multe cărți, studii și articole de specialitate.

Cunoaște foarte bine limbile engleză și franceză.

În decursul carierei militare a îndeplinit mai multe funcții, între care: pilot într-un regiment de aviație vânătoare-bombardament; navigator cu dirijarea; asistent, lector și conferențiar universitar la Academia Militară; locțiitor al șefului Direcției Planificare Strategică și Control Armamente din Statul Major General; locțiitor al comandantului Comandamentului Operațional Aerian Principal; director al Statului Major General.

Cu aceeași dată, generalul-maior Laurențiu Maței a fost eliberat din funcția de locțiitor al șefului Statului Major al Forțelor Aeriene și numit în funcția de director al Statului Major General.

De asemenea, prin ordin al ministrului apărării naționale, generalul-maior Constantin Croitoru a fost numit, din funcția de comandant al Forțelor Aeriene Operaționale și comandant al Comandamentului Operațional Aerian Principal, în funcția de șef al Direcției Operații din Statul Major General.

Generalul de flotilă aeriană Fănică Cărnău a fost numit, din funcția de șef al Secției Doctrină și Instrucție, în funcția de comandant al Forțelor Aeriene Operaționale și comandant al Comandamentului Operațional Aerian Principal.

De la 1 martie 2005, comandorul Tache Jurubescu, șeful Serviciului resurse umane din Statul Major al Forțelor Aeriene, a fost numit în funcția de șef al Serviciului personal la Direcția Organizare, Personal și Mobilizare din Statul Major General.

În Marea Britanie a avut loc, recent, o interesantă conferință internațională, dedicată noilor tendințe pe plan mondial privind instruirea piloților militari în condițiile creșterii performanțelor de zbor și a preciziei loviturilor aeriene cu noile tipuri de aeronave de luptă. Au participat peste 250 de delegați, reprezentanți ai comunităților științifice, industriale și operaționale din întreaga lume. Forțele Aeriene Române au fost reprezentate de **generalul de flotilă aeriană Fănică Cărnău**, comandantul Forțelor Aeriene Operaționale și comandant al Comandamentului Operațional Aerian Principal.

Din lectura și analiza lucrărilor susținute în cadrul Conferinței Military Flight Training reiese că, la această dată, pe plan mondial se manifestă două tendințe majore privind problematica pregătirii piloților militari. Una

Cele mai incitante luări de cuvânt în cadrul dezbaterilor s-au referit la: adaptarea programelor de instruire la noile provocări legate de creșterea spectaculoasă a complexității aeronavelor de luptă și de apariția, în consecință, a noilor tactici și proceduri de întrebuintare (trecerea de la simulatoarele de zbor la dezvoltarea de software); modernizarea avioanelor de școală și antrenament avansat (trecerea la avionica de ultimă generație, perfecționarea tehnicii de pilotaj); conținutul etapelor de pregătire a piloților militari (păstrarea etapelor tradiționale, dar punerea unui accent mai mare pe pregătirea tactică și utilizarea avioanelor de antrenament avansat).

În ce privește categoria noastră de forțe, pe baza concluziilor rezultate din Conferința Military Flight Training, de la Londra, s-au formulat urmă-

Marea Britanie

CONFERINȚĂ MILITARY FLIGHT TRAINING

- ◆ tendințe actuale privind instruirea piloților militari
- ◆ concluzii practice pentru Forțele Aeriene Române

este de tip **avangardist**, vizând cu precădere eficiența și creșterea nivelului de interoperabilitate prin instruirea în centre internaționale de pregătire, gen ENJJPT (Euro NATO Joint Jet Pilot Training), în S.U.A., și NFTC (NATO Flying Training), în Canada, sistem ce se practică și în centrul franco-belgian AEJPT. Cealaltă tendință este una așa-zisă **conservatoare**, care se fundamentează pe păstrarea și modernizarea actualelor capacități și programe naționale de pregătire a piloților militari, care asigură nivelul

toarele propuneri: ■ continuarea programului de modernizare a procesului de instruire în zbor, luându-se în calcul cele două tendințe actuale (avangardistă și conservatoare); ■ îmbogățirea experienței profesionale și metodice a corpului instructorilor noștri de zbor prin participarea, începând cu 2006, cu un nucleu de piloți tineri, pregătiți deja teoretic în instituții de învățământ din străinătate, la programele de pregătire a piloților militari și instructorilor de zbor în cadrul ENJJPT– S.U.A.; ■ utilizarea informațiilor și a materialelor prezen-



minim de interoperabilitate pe domeniile de interes specifice, în funcție de bugetul avut la dispoziție.

tate la conferință în procesul de modernizare a pregătirii de zbor a personalului navigator.



VIATA DE LÂNGĂ ZBOR

Viața unui om este un strop de veșnicie. Un punct de preamîșcătoare lume cuprinsă de universalitate, un pas cât o măsură a unui spațiu șagalic și fulgerul de-o clipă al unui timp răsfățat de anii-lumină. O viață trăită pe un câmp de zbor, lângă inima caldă a avioanelor, măsurată în zboruri reușite și trecută în suflet ca piatra de amintire, este semnul existențial cel mai de preț. Aura nevăzută a omului bun, liniștit și statornic, se zămislește ca un curcubeu în aerul zborului, sfredelitor de rece, al aerodromului de la Fetești. Să rămână. Să fie ochilor și minții simbol de monument și creangă de viață. Viața de lângă zbor.

S-a născut în Moldova. Acolo unde Siretul începe să ude pământul Sucevei, Vasile Nejnec a văzut lumina zilei. Cu o valiză și o geantă după el, căutând pe o hartă imaginată locul sub soare unde Dunărea se despletește, mândru cumva de diploma de maistru militar specializat în avioane și motoare, omul nostru poposea la Fetești în vara lui 1972. Venea ca să rămână. Ca să-și liniștească gândul iscat în poartă, când mama îi spunea: "Ai grijă, măi, băiete! Tu să nu umbli fleaura prin lume. Mai bine vii acasă, dacă acolo la avioane nu-i de stat..."

Dar, nu a fost așa.

Tehnic de avion de la bun început, și-a dat sârguința să învețe. Să muncească, cel mai adesea mai mult decât alții, să nu se plângă, să spere în taină că nu se va adevăra vorba mamei, că este de acum bărbat și poate duce mai mult decât orice părinte gândește despre odrasla lui, să creadă onest că acesta este sensul devenirii și măsura vieții.

Trei zile la Siret, cu iubire și înțelegere se "așează" la casa lui, iar la câțiva ani Felicia îi aduce pe lume o fată frumoasă și care îi seamănă în toate – astăzi, profesoară de biologie, căsătorită tot cu un maistru militar de aviație, la Fetești.

Au zburat anii... Deprins de acasă cu munca serioasă, în 33 de ani de aerodrom a dat la zbor cel mai mult avioane de dublă comandă. Nu orice om pregătește pentru zbor

dublele comenzi... Știu asta piloții.

Zece comandanți de unitate i-au fost deasupra, i-a strâns în chingile cabinei a doua sau i-a așteptat la Nord, la gurile de alimentare cu petrol, în întoarceri victorioase. Pe unii, dragi lui, avea să-i urce în avion ca tineri locotenenți ori să-i învețe avionul așa cum numai el l-a știut – ca pe "Tatăl nostru" – mai spune uneori, iar peste ani să-i admire ca generali ai Forțelor Aeriene. Puțin lucru o fi?! Mare?! Cine mai știe...

Rememorez:

Vară de zbor, noapte luminoasă la capăt de pistă, stăm jos pe betonul cald încă, rezemați de jamba avionului meu, eu și bădia Vasile. După ce a făcut ocolul acela, altul decât îl face pilotul la luarea avionului în primire, înconjurul lui, să se pătrundă o dată în plus că totul este în regulă și avionul poate zbura, bădia vorbește ca pentru el:

"Dragi mi-au fost avioanele totdeauna. Și cu câtă tragere de inimă am lucrat la ele, le-am pregătit și le-am spălat ca pe un copil în covată, m-am uitat după ele în zbor și le-am așteptat jos, dar nu m-aș urca în ele în fiecare zi nici mort; au ele scaune de catapultare, dar fierul tot fier rămâne..."

"Cum, bădie, nici dacă te-aș zbura eu?!"

"Ei, cu dumneavoastră m-aș înghizui..."

Nu am comentat. Doar i-am spus că glumește.

"Nu glumesc. Eu nu am glumit niciodată cu viața mea și cu atât mai puțin cu a altora. Îmi este martor Dumnezeu. Eu am tratat avionul ca pe o ființă: vie și caldă. Și în anii ce au trecut am înțeles că avionul este precum calul: nu uită bătaia și te plesnește când nu te aștepți; este bine să te porți frumos cu el, să-l domesticești pentru tine, în felul tău; numai așa îți va răspunde cu supunere".

Finalul de februarie al anului 2005 i-a adus lăsarea la vatră. La limită de vârstă. După mai multe calificative "Excepțional". După o viață lângă avioane. Într-o ceremonie scurtă, l-am serbat cum se cuvine. Așa cum se serbează oamenii buni.

"Vei pleca, bădie, la izvoarele Siretului?"

"Nu. Voi rămâne. Aici este viața mea".

Tac, nu-i spun nimic, dar îl ascult. Spune ceva despre Bărăganul care i-a devenit drag, despre oameni și despre statornicie, despre ce lași pe unde treci, despre dragoste și iubire curată, despre familie și înțelegere, despre repetabila povară a existenței umane, despre fata lui, Cristina, și despre nepoți, despre viață.

Viața de lângă zbor.

O viață extraordinară!

**Căpitan-comandor
DUMITRU BERBUNSCHI**

REUNIUNE A COMITETULUI EUROCONTROL

La Bruxelles – Belgia, s-a desfășurat, în perioada 20–23 februarie 2005, reuniunea Comitetului EUROCONTROL pentru interfața civilo-militară CMIC, activitate la care a participat și căpitan-comandorul Pal Iosif, șeful Biroului ACC (Aria Control Center) București, reprezentant al Statului Major al Forțelor Aeriene.

Pe agenda de lucru a

reuniunii s-au aflat subiecte de interes major: securitatea managementului traficului aerian – ATM security; pierderea prelungită a legăturii radio (PLOC); planul de echipare a aeronavelor de stat cu transponder Mode-S; planul revizuit referitor la aeronavele de stat neechipate cu stații de comunicații cu ecart de frecvență 8,33kHz; raportul grupului de armonizare civilo-militară; raportul echipei de experți militari.

Tema de la Bruxelles va fi reluată în alte sesiuni, până la definitivarea programului de management al traficului aerian.

“Părțile convin asupra faptului că un atac armat împotriva uneia sau mai multora dintre ele, petrecut în Europa sau America de Nord, va fi considerat drept un atac împotriva tuturor părților semnatare și, în consecință, convin asupra faptului că, dacă se petrece un asemenea atac, fiecare dintre ele, în exercitarea dreptului de legitimă apărare individuală sau colectivă, recunoscută de articolul 51 din Carta Organizației Națiunilor Unite, va acorda ajutor părții sau părților astfel atacate, întreprinzând imediat, individual sau în acord cu celelalte părți, orice acțiune pe care o va crede de cuviință, inclusiv folosirea forței armate, pentru a restabili și asigura securitatea în regiunea Atlanticului de Nord”. (Articolul 5 – Tratatul Atlanticului de Nord)



Ca în fiecare an, la 4 aprilie s-a sărbătorit ZIUA NATO. Acest reper calendaristic marchează crearea, la 4 aprilie 1949, a Alianței Nord-Atlantice, cea mai puternică și prestigioasă organizație politico-militară din lume, garantul păcii și securității omenirii de mai bine de o jumătate de secol. Tratatul Nord-Atlantic, încheiat la Washington, se fundamentează pe articolul 51 din Carta Națiunilor Unite, care consfințește dreptul inalienabil al statelor independente la apărarea individuală și colectivă.

Prin statutul său, NATO s-a declarat o alianță deschisă tuturor statelor care doresc să se integreze în această structură (articolul 10 al Tratatului Nord-Atlantic). Pornind de aici, la 8 iulie 1997, în cadrul întâlnirii la nivel înalt a Consiliului Nord-Atlantic, de la Madrid, au fost invitate să adere la NATO încă trei state: Republica Cehă, Ungaria și Polonia. Aceste țări au acces **de facto** în Alianță în aprilie 1999.

Moment istoric pentru România în noiembrie 2002, la Praga. În cadrul Summit-ului NATO din capitala Cehiei,



întreaga durată a procesului de aderare, România își onorează cu cinste această nouă calitate, continuând ferm procesul de integrare și participând remarcabil, la standarde NATO, la întreaga activitate a Alianței, inclusiv pe teatrele de operații antiteroriste din Afganistan și Irak.

ZIUA NATO este încă o sărbătoare de suflet a ROMÂNIEI, a ROMÂNILOR.

La mulți ani!

NICOLAE RADU



De la început, NATO s-a proclamat organizație inter-guvernamentală, în cadrul căreia țările membre își păstrează, neatînse, suveranitatea și independența.

Inițial, Alianța Nord-Atlantică a fost formată din 12 state: Belgia, Canada, Danemarca, Franța, Islanda, Italia, Luxemburg, Olanda, Norvegia, Portugalia, Marea Britanie și Statele Unite. Ulterior, au mai aderat la Tratatul de la Washington Grecia și Turcia (1952), Republica Federală a Germaniei (1955) și Spania (1982).

încă șapte state, inclusiv țara noastră, au fost invitate oficial să adere la Alianța Nord-Atlantică, iar la 29 martie 2004 – la Washington și 2 aprilie 2004 – la Bruxelles, ROMÂNIA, Bulgaria, Estonia, Letonia, Lituania, Slovenia și Slovacia au primit statutul de membri cu drepturi depline ai NATO! Alianța ajunsese, de la 12 membri, în 1949, la 26 de membri, în 2004!

Ca aparținătoare de drept și de fapt a Alianței Nord-Atlantice, opțiune a întregului nostru popor, manifestată pe



ÎN SENSUL ȘI ÎN RITMUL EVOLUȚIILOR POLITICO-MILITARE

Astăzi, NATO este o instituție foarte diferită față de cea creată în 1949. Atât ea, cât și lumea întregă s-au dezvoltat în direcții pe care fondatorii Alianței cu greu și le-ar fi putut imagina. NATO este o instituție diferită de aceea care a apărut Europa Occidentală timp de patru decenii în timpul războiului rece sau chiar față de cea care a urmărit Europa în tranziție după războiul rece, în anii '90. În câțiva ani de acum încolo, nu este nici o îndoială că NATO se va transforma din nou, pe măsură ce își dezvoltă modalități de reacție coordonate la provocările la adresa securității pe care le întâmpină statele membre la începutul secolului XXI. Într-adevăr, pe măsura schimbării mediului strategic, NATO va trebui să evolueze din ce în ce mai rapid, pentru a aborda noile amenințări la adresa statelor sale membre. Cu toate acestea, doctrinele de bază ale cooperării în Alianță, și anume valorile și interesele comune, rămân fidele principiilor din Tratatul de bază de la Washington.

Consolidarea capacităților de apărare

Aliații depun eforturi concertate pentru consolidarea capacităților de apărare, astfel încât să furnizeze organizației lor forțe care să se deplaseze rapid oriunde ar fi necesar, să susțină operații la distanță și în timp, precum și să își atingă obiectivele cât mai rapid și mai eficient posibil. Deținerea de capacități militare adecvate și acțiunea comună au o relevanță esențială în contextul actualului mediu de securitate. În eventualitatea unor crize care ar putea amenința securitatea membrilor Alianței, forțele NATO trebuie să fie capabile să complementeze și să consolideze acțiunile politice și să contribuie efectiv la gestionarea unor astfel de crize și la soluționarea lor pe cale pașnică.

Tendința de consolidare a capacităților a fost inițiată atunci când liderii aliați, reuniți în aprilie 1999, la Washington, au conceput tabloul unei Alianțe pentru secolul XXI: mai cuprinzătoare, mai capabilă și mai flexibilă, cu reiterarea angajamentului apărării colective și în măsură să întreprindă noi misiuni, inclusiv să contribuie la

prevenirea conflictelor și să se angajeze activ în operațiuni de gestionare a crizelor și de răspuns la crize. Tocmai de aceea ei au lansat Inițiativa Capacităților de Apărare (DCI): în scopul consolidării potențialului de apărare al NATO în domenii-cheie.

Pe parcursul următorilor trei ani, DCI a realizat progrese în anumite domenii, în special în cele care necesitau mai puține



Cartierul general al Comandamentului Aliat pentru Transformare – Norfolk, S.U.A.

resurse, dar au continuat să existe deficiențe în ceea ce privește capacitățile de importanță critică, iar procesul de implementare a fost lent. Între timp, a crescut urgența adaptării și modernizării, datorită riscurilor generate de amenințări noi și asimetrice, adică a celor provenind de la adversari care încearcă să

exploateze vulnerabilitățile societății moderne, și de la puteri militare dezvoltate, adesea folosind mijloace neconvenționale, în special terorismul. Atacurile mârșave din 11 septembrie 2001 împotriva S.U.A. au readus în centrul atenției amenințarea terorismului, iar intervenția subsecventă condusă de SUA în Afganistan a reliefat menținerea deficiențelor în privința capacităților aliaților.

Astfel, la summit-ul de la Praga, din noiembrie 2002, liderii aliați s-au angajat să acorde o atenție mai mare consolidării capacităților militare ale NATO, ca parte a pachetului de măsuri destinate creșterii eficienței viitoarelor operațiuni din întreaga gamă de misiuni ale Alianței, inclusiv lupta împotriva terorismului. A fost adoptată o abordare tridimensională cu privire la consolidarea capacităților de apărare ale Alianței: o nouă inițiativă privind capacitățile – Angajamentele de la Praga privind Capacitățile –, o Forță NATO de Răspuns și o structură eficientă de comandă. Mai mult, au fost lansate o serie de inițiative în domeniul apărării, în principal pentru a aborda noile amenințări.

Progresele în direcția interoperabilității și a sporirii capacităților de importanță critică vor permite aliaților europeni să aibă o contribuție mai substanțială și mai coerentă la misiunile NATO, prin abordarea deficiențelor în domeniul capacităților europene de apărare. Astfel de progrese trebuie să fie, în mod necesar, corelate cu eforturile Uniunii Europene de dezvoltare a capacităților militare și de realizare a Obiectivului Global privind crearea unei forțe de reacție rapid dislocabile, de dimensiunea unui corp de armată.

Angajamentele de la Praga privind Capacitățile

Inițiativa Capacităților de Apărare lua în considerare resursele avute în vedere de Alianță, ca întreg, dar care nu implicau angajamentele naționale specifice. Cu toate



acestea, în baza Angajamentelor de la Praga privind Capacitățile, aliații, în mod individual, au făcut angajamente ferme și publice în sensul perfecționării capacităților militare în domeniul-cheie, fixându-și termene specifice și un sistem de monitorizare, la nivel înalt, a implementării.

Capacitățile în domeniile-cheie includ transport strategic în aer și pe mare, realimentare în aer, unități dislocabile de sprijin în luptă și de asistență în luptă, comandă, control și comunicații, supraveghere aeriană, informații, supraveghere și identificarea țintelor, eficiență în luptă, inclusiv muniție ghidată cu precizie, neutralizarea apărării aeriene a adversarului și capacități de apărare în domeniile chimic, biologic, radiologic și nuclear.

Consolidarea capacităților de apărare va necesita reprioritizarea bugetelor de apărare ale majorității aliaților, de exemplu pentru

Forța NATO de Răspuns

Forța NATO de Răspuns va asigura o structură de înaltă tehnologie, flexibilă, cu capacitate ridicată de dislocare, interoperabilă și autosustenabilă, cuprinzând elemente terestre, navale și aeriene, în măsură să îndeplinească întreaga gamă de misiuni ale



AWACS – o fortăreață zburătoare destinată supravegherii spațiului aerian al NATO



Cartierul general al Comandamentului Aliat pentru Operații – Mons, Belgia

reducerea nivelurilor forțelor și utilizarea resurselor pentru modernizarea echipamentelor. Cu toate acestea, în multe cazuri, nu va fi suficient să se cheltuiască în mod inteligent, fiind necesare resurse financiare suplimentare. În prezent, sunt explorate soluții eficiente – din punct de vedere al costurilor – pentru deficiențele în domeniul capacităților de apărare. Sunt avute în vedere, printre altele, sporirea rolului specializării, achiziționarea în comun de echipamente și finanțarea în comun și multinațională în domeniile cheie.

O dată implementate, Angajamentele de la Praga privind Capacitățile vor duce la sporirea, de patru ori, a numărului de aeronave de transport de mare capacitate în Europa și, prin punerea în comun a resurselor, aliații europeni își vor spori capacitățile de realimentare în aer. Stocul muniției ghidate cu precizie, lansabile în aer, provenind de la state aliante, altele decât SUA, este prevăzut să crească cu 40 la sută până în 2007.

Alianței. Dezvoltarea acestei forțe cu capacitate ridicată de dislocare va reprezenta, de asemenea, un catalizator pentru promovarea progreselor și a unei mai mari interoperabilități în privința capacităților militare ale Alianței, pentru asigurarea transformării lor continue, în scopul abordării cu succes a provocărilor la adresa securității.

Urmarea conferinței din iulie 2003, o forță prototip a fost lansată în octombrie același an. Se estimează că o capacitate operațională intermediară va putea fi obținută în curând și că forța va fi complet operațională până în octombrie 2006. La momentul respectiv, ea va fi alcătuită din 21.000 de militari și va avea în componență avioane de vânătoare de ultimă generație, nave de luptă, vehicule militare, sprijin și asistență în luptă, logistică, comunicații și informații. Ea va putea fi desfășurată într-o zonă de criză în termen de 5 zile și este capabilă să rămână în teren timp de 30 de zile.

Noua structură de comandă

La Praga, liderii aliați au optat pentru o structură militară de comandă mai suplă, mai eficientă și mai ușor dislocabilă, coordonată de două comandamente strategice – unul operațional și celălalt funcțional. Elementele concrete ale noii structuri de comandă au fost finalizate în iunie 2003. Aceasta reflectă nevoia unei forțe mai mici, mai flexibile, mai bine adaptate noilor misiuni ale NATO. În acest scop, numărul comandamentelor regionale a fost redus de la 20 la 11 și responsabilitățile lor au fost redefinite.

Toate comandamentele regionale operaționale sunt coordonate de Comandamentul Aliat pentru Operații, de la Cartierul General al Forțelor Aliate din Europa (SHAPE), situat în Belgia. Activitatea acestui comandament este sprijinită de două comandamente de forțe întrunite, în măsură să activeze un cartier general terestru pentru Forțe Operative



Patrulă NATO aero-maritimă în Strâmtoarea Gibraltar



Multinaționale Inter-Arme (CJTF), și de un cartier general permanent de forțe întrunite, robust, dar mai restrâns, având capacitatea de a activa un cartier general de tip CJTF pe mare. Structurile de comandă de tip CJTF sunt flexibile și permit comandanților militari să utilizeze servicii provenind din diferite țări, care, în comun, vor putea îndeplini cerințele specifice ale unei anumite operațiuni militare.

Comandamentul Aliat pentru Transformare (ACT) veghează asupra continuei transformări a capacităților NATO și promovează interoperabilitatea dintre forțe. Acest comandament înlocuiește vechiul Comandament Atlantic, este situat la Norfolk, în Statele Unite, dar este reprezentat și în Europa. Comandantul Aliat Suprem pentru Transformare este, în același timp, Comandantul Comandamentului Forțelor Întrunite ale S.U.A.,

concept militar de apărare împotriva terorismului. A fost, de asemenea, lansat procesul de cooperare cu statele partenere, sub forma Planului de Acțiune împotriva Terorismului, în scopul efectuării schimbului de informații și pentru sporirea capacității civile de luptă împotriva unor posibile atacuri chimice, biologice sau radiologice asupra populației civile, precum și pentru a acorda sprijin în procesul de gestionare a consecințelor acestora.



F-16, unul din avioanele NATO care asigură serviciul Poliție Aeriană

Au fost lansate cinci inițiative în scopul consolidării capacităților de luptă ale Alianței împotriva armelor nucleare, biologice și chimice: crearea unui laborator prototip analitic dislocabil; înființarea unei echipe de reacție la evenimente; realizarea unui centru virtual de excelență în domeniul apărării împotriva acestui tip de arme; constituirea unei rezerve a NATO de substanțe folosite pentru protecția împotriva agenților chimici și biologici; punerea la punct a unui sistem de supraveghere a epidemiilor și bolilor. Mai mult, un studiu de fezabilitate al NATO privind apărarea antirachetă examinează opțiunile pentru protecția teritoriului, forțelor și

populației Alianței împotriva întregului spectru de amenințări cu rachete. Sunt, de asemenea, consolidate capacitățile de apărare împotriva atacurilor cibernetice.

La 1 decembrie 2003, un nou Batalion Multinațional de Apărare împotriva Armelor Chimice, Biologice, Radiologice și Nucleare (CBRN), cu sediul la Liberec, în partea de nord a Republicii Cehe, a atins un nivel intermediar de capacitate operațională. La momentul lansării, 13 țări au participat la crearea acestuia: Belgia, Canada, Republica Cehă, Ungaria, Italia, Norvegia, Polonia, Portugalia, România, Spania, Turcia, Marea Britanie și Statele Unite.

Având în vedere dimensiunea actuală și compoziția pe națiuni a Alianței Nord-Atlantice, aceasta va trebui să armonizeze interesele unui număr crescut de țări, astfel încât acestea să acționeze la unison. În același timp, zona de stabilitate din Europa va crește și, o dată cu ea, perspectivele prosperității economice se vor îmbunătăți. În fapt, pe măsură ce Alianța va consolida relațiile cu Rusia, Ucraina și alte state de pe bătrânul continent, Europa va lăsa în urmă trecutul său divizat și va deveni o entitate din ce în ce mai stabilă. Aceste tendințe pozitive vor fi cu atenție cultivate.

În timp ce natura amenințărilor cu care se confruntă statele membre și modul în care NATO se organizează pentru a le aborda se modifică, rolul Alianței rămâne același. NATO asigură cadrul transatlantic politico-militar pentru gestionarea provocărilor la adresa securității. Alianța contribuie la legătura dintre Europa și America de Nord și echilibrează o multitudine de interese naționale. Mai mult, pe măsură ce NATO evoluează de la un scut de apărare colectivă la un administrator al securității în sensul cel mai larg al noțiunii, ea a ajuns să reprezinte o comunitate de valori, cum ar fi democrația și drepturile omului, precum și o comunitate de interese.



Aeronave MiG-21 LanceR și Mirage F1 CT în timpul unui exercițiu comun româno-francez

motorul intern de schimbare a forțelor S.U.A., ceea ce aduce avantaje evidente.

ACT va avea un rol-cheie în procesul de adaptare a capacităților și de dezvoltare a doctrinei pentru o nouă Forță NATO de Răspuns.

Combaterea noilor amenințări

După cum se știe, la Praga au fost adoptate câteva inițiative menite să consolideze capacitățile de luptă împotriva terorismului și a altor noi amenințări la adresa securității. A fost adoptat și un

Text preluat din
NATO TRANSFORMED
<http://www.NATO.int/docu/NATO-trans/NATO-trans-rom.pdf>

Elicopteriști militari români în Bosnia-Herțegovina

ACȚIUNE DINAMICĂ, EFICIENTĂ

Gravele urmări ale războaielor care au măcinat fosta Iugoslavie și-au pus o puternică amprentă și asupra Bosniei-Herțegovinei.

Cu o suprafață de 51.100 km² și o populație de 4,11 milioane locuitori (1981), țara este una dintre cele mai divizate din Europa. Bosniaci (musulmani), croați, sârbi par să nu se mai înțelegă deloc între ei, după ce s-au căsăpît într-un șir de confruntări de o duritate extremă. Mujahedinii, care au poposit aici din Afganistan și nu numai, au adus cu ei, după cum remarca recent trimisul special al unei prestigioase publicații, și tarele fundamentalismului islamic pe care încearcă să-l inducă în comportamentul populației de origine musulmană din zonă.

Pe fondul urii și dezastrelor generate de război, au luat amploare sărăcia, mizeria, corupția. Grupuri mafioate încearcă să-și

impună legile lor. Mai există încă depozite de armament neidentificate. Pericolul minelor anti-personal pândeste la tot pasul. Un serios grad de insecuritate îl reprezintă și persoanele din lumea interlopă.

După terminarea războiului, geniști din forța de stabilizare a păcii, între care și militari români, s-au angajat în acțiuni de amploare pentru refacerea căilor de comunicații și a altor obiective distruse de bombardamente. Plutoane de poliție militară și-au adus și își aduc contribuția la asigurarea ordinii. Unii au plătit cu viața aportul lor la reconstrucția țării.

De peste două luni, sub egida Uniunii Europene, la misiunea ALTHEA, detașamentul "ALPHA", alcătuit din elicopteristi militari români, cutreieră cerul plumburiu al Bosniei-Herțegovina în misiuni de transport și cercetare.

La data când am redactat acest articol, deși nu se împliniseră încă două luni de la aterizarea la Banja Luka, cele patru elicoptere IAR-330 SOCAT efectuaseră peste 100 de ore de zbor. Ziua și noaptea. În condiții meteorologice normale și grele. De fapt, având în vedere și anotimpul, deseori misiunile debutează pe vreme frumoasă și se încheie în meteo grele. Dar când situația impune, nu se așteaptă să răsară Soarele. "Decolăm cu 5 km vizibilitate, pentru ca să ne trezim, nu peste multă vreme, cu 500 metri și mai puțin, apelând astfel tot mai des la zborul după aparate" – ne preciza locotenent-comandorul Eugen Suciu, comandantul detașamentului. Fiecare misiune este o provocare. Indiferent că de pe aerodrom se înalță unul, două sau trei elicoptere.

Se aterizează în teren cunoscut, dar și necunoscut, după cum sunt solicitările. Uneori, când se străbat defilee înguste, orice posibilitate de a găsi un loc pentru a pune roțile este exclusă. Factorii de risc pândesc, deopotrivă, datorită urmărilor războiului și datorită reliefului. Alpii Dinarici sunt plini de surprize. Și vremea este foarte capricioasă, cu temperaturi oscilând

între +10°C și -20°C. Tehnicienii sunt însă în permanență gata de intervenție. Chiar dacă înapoierile din misiuni au loc la ore târzii, aeronavele sunt luate imediat în primire de către aceștia, li se reface capacitatea de luptă, în așa fel încât a doua zi să fie din nou disponibile. Simțul datoriei este omniprezent. Așa se explică faptul că în mai toate zilele de până acum disponibilitatea aparatelor de zbor a fost de sută la sută. Semn că tehnicienii de sub comanda locotenent-comandorului ing. Horațiu Davițoiu își onorează din



Înainte de decolare



La Banja Luka, se zboară zi și noapte, indiferent de starea timpului

plin răspunderea față de menirea pe care o au.

Deducem acest fapt și din rapoartele care se transmit zilnic în țară, la Statul Major al Forțelor Aeriene. Mereu patru din patru elicoptere SOCAT sunt pregătite să-și ia zborul în misiunile ordonate de Comandamentul de Nord-Vest al Forței Multinaționale. Generalul englez, șeful structurii, este mulțumit de elicopteristi militari români, care, într-un timp scurt, s-au adaptat tuturor situațiilor din dispozitiv.

Având amenajate puncte de realimentare în mai multe zone, ei efectuează misiuni până la limita razei de acțiune a aparatelor, fiind capabili ca, de oriunde s-ar afla, să-și asume responsabilitatea executării altor acțiuni.

Spicuiem din rapoartele primite la serviciul operativ din comandament. Într-o zi, două misiuni însumând 4 ore și 15 minute. A doua, trei misiuni – una de cercetare și două de antrenament. În următoarea – alte două, una de cercetare și una de transport, de aproximativ 4 ore. Pentru ca în celelalte două zile care au urmat, să raporteze alte misiuni de circa patru ore pe zi. Sâmbăta și duminica sunt zile de sărbătoare numai în calendar. În cadrul

operațiunii cu numele de cod "Curățenia de primăvară" nu pot exista pauze. La ordin, drumurile sunt cercetate cu minuțiozitate pentru a se descoperi căile rutiere pe care se desfășoară contrabanda. Lupta împotriva corupției și a contrabandei se duce permanent, pe drumuri principale sau secundare, indiferent de relieful în care sunt dispuse.

Colaborarea dintre forțele aeriene și cele de la sol funcționează din plin. Sunt semnalate zonele primejdioase, pentru eventuale aterizări din cauza minelor nedetectate încă, se coordonează activitățile de cercetare asupra locurilor frecventate de contrabandiști, se stabilesc misiuni comune sau speciale.

Un eveniment emoționant s-a consumat când aviatorii noștri s-au întâlnit cu militari din detașamentul român de geniști, care, de asemenea, acționează în Bosnia-Herțegovina. În anii cât s-au "rulat" în această încercată țară, geniștii români au realizat lucruri care vor rămâne în istorie. De același respect și considerație din partea populației și a autorităților au început să se bucure și aviatorii de la detașamentul "ALPHA". Deși scurtă, întâlnirea a fost un bun prilej de a se sfătui între ei cum să procedeze pentru ca misiunea încredințată de țară și armată să fie îndeplinită în bune condiții. Chiar dacă și pe unii, și pe ceilalți îi frământă uneori gândul la cei dragi. Dar, vorba cuiva, bunicii lor au îndurat greul unui război ani în șir în tranșee, pe viscol, între nămeți sau sub potopul ploilor reci ori al arșitei năprasnice, în bătaia focului devastator al inamicului.

Acum, nepoții acelor eroi, la Banja Luka, își mângâie aleanel din zilele și nopțile îngândurate cu ajutorul celularului și al imaginilor din albumul fotografiilor luate de acasă.

Comandor (r)
PETRE BĂNĂ

POARTĂ SPRE LUME A AVIATORILOR MILITARI ROMÂNI

Baza 90 Transport Aerian poartă numele primului pilot din lume care a zburat cu proteze la ambele picioare, Gheorghe Bănciulescu, și a împlinit, la 19 martie, 15 ani de activitate.

A luat ființă din Flotila 50 și Grupul 99 Aviație Transport. Cu o zestre pe măsură: avioane și elicoptere performante și oameni de o probitate profesională remarcabilă, selectați pe baza unor criterii deosebit de severe. Viața atâtor oameni pe care îi duceau, pe calea aerului, în diferite colțuri ale țării și ale lumii, între care s-au aflat numeroase VIP-uri, nu putea fi dată pe mâna oricui. Ei erau cartea de vizită a aviației militare române peste hotare.

Aici se moștenește și o valoroasă tradiție. Structura de aviație de la Otopeni, indiferent de denumirea ei, a găzduit de-a lungul timpului numeroase personalități din toată lumea: capete încoronate, șefi de stat, prim-miniștri...

La bordul avioanelor și elicopterelor sale s-au aflat, între alții, regina Iuliana a Olandei, cu prințul consort, Bernard, șahișahul Iranului, Mohamed Reza Pahlavi Aryamer, cu frumoasa împărăteasă Farah, președinții Franței, Germaniei, Portugaliei, Bulgariei, Turciei, Tunisiei, Ghanei, Zambiei, Africii Centrale ș.a. Lideri care au ținut ani de zile pagina întâi a ziarelor, ca Willy Brandt, Indira Gandhi, Yasser Arafat, Fidel Castro Ruz, au rămas impresionați, asemenea multor alora, de măiestria piloților militari de la Otopeni.

I-au binecuvântat în câteva rânduri Patriarhul Bisericii Ortodoxe Române, Prea Fericitul Părinte Teoctist, Sanctitatea Sa Bartolomeu, Patriarhul Ecumenic al Constantinopolului, arhiepiscopi și episcopi, vicari patriarhali, iar regretata maică Tereza de Calcutta le-a dăruit icoane cu chipul Maicii Domnului. Și, poate, un fapt unic în istoria bazelor militare din lume, un pilot român, azi comandorul (r) Vasile Iurașcu, a avut în timpul unui zbor, ca pilot



Avionul C-130 Hercules care, în luna ianuarie a acestui an, aterizând în insula Sumatra, a atins punctul cel mai estic de glob în care a aterizat vreodată

secund, un împărat. Pe șahișahul Iranului, care a ținut cu tot dinadinsul să piloteze, și el, Alouette-ul, alături de comandantul aeronavei. Și s-a descurcat de parcă l-ar fi strunit de când lumea.

Și astăzi, Baza 90 Transport Aerian face, prin oamenii ei, o frumoasă imagine Forțelor Aeriene Române. Pe toate meridianele globului.

Datorită reorganizărilor succesive și a complexității misiunilor pe care le îndeplinește, Baza 90 Transport Aerian a devenit o structură suplă, dinamică și eficientă, la nivelul standardelor armatelor occidentale.



Verificare minuțioasă după zborul de încercare

PERFORMANȚE PENTRU ISTORIE

Am relatat, aproape în fiecare număr al revistei, despre misiunile pe care bătrâna, dar încă viguroasa fortăreață zburătoare C-130 Hercules le execută în

diverse țări ale lumii. Mai cu seamă din noaptea de 28 ianuarie 2002, când, de pe aeroport, sub privirile a numeroși oficiali și a 45 de ziaristi, puternica aeronavă, avându-l comandant pe comandorul Florin Muntiu, decola în prima misiune de luptă pe care aviația militară română o efectua după cel de-al doilea război mondial, spre capitala Afganistanului, Kabul. Se inaugura, la miezul acelei nopți, în transmisie directă la Televiziunea Română, podul aerian București-Kabul, în cadrul misiunii I.S.A.F., o suită de zboruri pentru a transporta detașamentul de militari români în teatrul de operații, cu toată baza logistică din dotare.

De atunci au fost bătute și străbătute drumurile aeriene spre îndepărtata țară, au intervenit apoi zborurile spre Irak, Sri Lanka, Indonezia, Bosnia-Herțegovina. Toate detașamentele de militari români au fost transportate în zonele de menținere a păcii cu aeronave ale Forțelor Aeriene, fapt remarcat de kongresmenii americani, de înalte oficialități NATO. Zboruri, nu puține, cu un grad ridicat de risc, în condiții meteorologice dintre cele mai grele.

Numai în luna februarie a.c., după cum ne declara comandantul escadrilei,

căpitan-comandorul Viorel Tănase, au fost efectuate, în Irak, 17 misiuni de transport trupe, muniție, materiale. 14 ore de zbor, cu două de pauză, la Talill – unde era descărcată aeronava – și deplasările erau reluate, la orele 2 din noapte. Aproape mereu în aceleași condiții: decolau de pe Otopeni pe ceață, pe viscol, pentru ca la Talill să-i "întâmpine" furtunile de nisip. Vremea le-a fost mereu cel mai mare dușman. Și la dus, și la înapoiere. Dar avioanele s-au aflat întotdeauna pe mâini bune, pricepute. **Maiștrii militari Virgil Stanciu, Traian Antonescu, Ovidiu Vărzaru, Vasile Pădurice**, în frunte cu **inginerul-șef al escadrilei, locotenent-comandorul Cristian Marcu**, refăceau imediat capacitatea aeronavelor Hercules pentru a fi, din nou, gata de decolare.

Echipajele comandate de **comandorii Gabriel Stroe, Florin Călin, căpitan-comandorii Viorel Tănase, Iulian Iancu, Virgil Ion, Ninel Grigore, Mihai Roșca** au dovedit în oricare împrejurare un nivel profesional ridicat, curaj, tenacitate, mobilitate în gândire și acțiune. Navigatorii de bord **locotenent-comandorii Vasile Coman, Vasilică Apostol, Florin Ghican, Radu Mihai** au dat de fiecare dată adevărate examene de stăpânire perfectă a zonelor străbătute. Pentru **căpitan-**

comandorul Cristian Motoroiu zborurile frecvente din februarie 2005 au constituit ultima probă de măiestrie din îndelungata sa carieră, probă cu care și-a încheiat activitatea de personal aeronavigant, urmând să iasă la pensie.

Dar acest travaliu urma celui din ianuarie, care-l continua pe cel din decembrie, cu misiuni în Afganistan, și așa mai departe, în timp. Rigoare, seriozitate, responsabilitate – acestea ar fi liniile de forță ale personalului care zboară, care exploatează C-130. Așa se face că la Kabul, ora exactă se dă după aterizarea C-ului românesc, primul avion al aviației noastre militare care a pătruns, după 1945, în zonele de război. Și cu care s-au stabilit premiere remarcabile. Atingerea celui mai nordic punct de către o aeronavă militară românească – Reykjavik, în iunie 1997, a celui mai vestic – Atlanta (Georgia, SUA), de către echipajul comandat de comandorul Florin Călin, punctul cel mai sudic, în Angola, la Lubango, de către **căpitan-comandorul Leonid Șotropa**, în 1998, și, recent, după 22 de ore de zbor și parcurgerea a peste 11.000 km, cea mai lungă cursă de când este în înzestrarea Forțelor Aeriene Române, C-130 Hercules cu numărul 5.927 a atins, în Sumatra, la Medan, punctul cel mai estic de pe glob în care a aterizat vreodată.

În țară, în cadrul unui exercițiu combinat întrunit de instrucție, s-a realizat, împreună cu aviatori americani, în aprilie



AN-30, aeronava cu mari performanțe în cadrul misiunilor "CER DESCHIS"

2002, misiunea FARP, de realimentare în puncte îndepărtate, pe timp de noapte, în beznă totală, a unor elicoptere, direct din C-130 Hercules, cu motoarele pornite. Tot atunci, a fost autorizat și certificat de către americani primul echipaj pregătit pentru o asemenea operațiune, echipajul alcătuit din comandorul Florin Călin și căpitan-comandorul Viorel Tănase.

Au zburat, până la Craiova, în formație, piloții români cu cei americani. Acolo, echipajul avionului românesc, monitorizat de americani, a reușit să asigure alimentarea elicopterelor în timp foarte scurt,

pentru ca aeronavele să-și ia din nou zborul, în alte misiuni.

Ne face plăcere să consemnăm că aviatorii americani, ca și ai altor țări cu renume în domeniu, cu care colaborează permanent echipajele de la Baza 90, au dus vestea peste mări și țări despre iscusința zburătorilor noștri.

"SĂ VINĂ AN-UL!"

Este o chemare la care se răspunde cu promptitudine de decenii. De când avionul mediu-curier AN-26 a intrat în dotarea aviației militare de transport.

În pofida timpului, aparatul rămâne una dintre cele mai performante aeronave din clasa sa. Un avion prin excelență ușor, simplu de exploatat și foarte fiabil.

În anii '92-'94, când AN-26 survola Sahara spaniolă în cadrul misiunilor MINURSO, multă lume a fost uimită de varietatea acțiunilor pe care le putea desfășura. Pe oriunde au fost, inginerii străini au studiat sistemul de încărcare și trapa, pe care le-au considerat foarte ingenioase.

La Amman, anul trecut, când s-a pus problema transportării unor răniți grav, s-a apelat la mai toate companiile. Nici una nu s-a angajat, când a auzit că este vorba de oameni cu traumatisme la coloana vertebrală, cu răni deosebit de dureroase în alte zone ale corpului. Timpul presa. Trebuiau luate măsuri urgente de aducere în țară a accidentaților. Deși în capitala Iordaniei erau companii ce aveau în dotare avioane de transportat răniți, când au aflat

despre ce este vorba, au declinat oferta. Atunci s-a chemat AN-ul din România, care are targă pe chingi cu sistem de prindere ce amortizează șocurile. Iar înainte de toate, are echipaje de talie internațională și de mare suflet. Tot ei, cei de la AN-26, au adus în țară victimele atacurilor teroriste din Spania, din 11 martie anul trecut. O țară întreagă aștepta, prin intermediul transmisiei directe de la TVR, aterizarea pe aeroportul Băneasa a celor două AN-uri ale Bazei 90 care transportau corpurile neînsuflețite ale oamenilor nevinovați răpuși în odioasele atentate.



Înainte de plecare într-o nouă misiune peste hotare

Când au pus roțile pe pistă și au rulat spre locul în care îi aștepta o mare de oameni, căpitan-comandorii Lucian Marinescu, Ion Victor, Marius Călin, locotenent-comandorii Lucian Popa, Nicolae Nedelcu, Ion Florea, ceilalți membri ai echipajelor abia dacă mai aveau lacrimi să-i plângă pe cei care au avut un destin atât de tragic.

Și n-au pregetat nici anul acesta, când, fie că a fost vorba de Cluj, Bacău, Iași, Arad, de orice localitate, au fost solicitați să intervină în cel mai scurt timp pentru salvarea oamenilor. Nu are importanță dacă sunt civili, militari, cetățeni ai altor țări. În numele omeniei, datoria nu are granițe.

De când au debutat misiunile în cadrul Parteneriatului pentru Pace și, mai ales, acum, de când România este membru cu drepturi depline în cea mai puternică alianță a lumii, NATO, Europa parcă a devenit spațiul lor de zbor, de afirmare. Câteva reperi: Satenas, în Suedia, Priestany, în Slovacia, Antavida, o bază aeriană din Grecia, unde și-au demonstrat din plin capacitatea de a transporta, pe orice timp și în orice condiții, oameni, materiale, armament și muniție, de a lansa parașutiști. Apoi Pristina, din Kosovo, Sarajevo și Banja Luka, în Bosnia-Herțegovina, în ianuarie-februarie a.c., unde au schimbat contingentele trupelor de menținere a păcii, Eindhoven, în Olanda, o misiune în derulare, în cadrul căreia transportă în zonele încă fierbinți din Balcani personalul detașamentului de geniu româno-olandez. Și oriunde țara, armata îi trimite. Cum i-au mai trimis, pe ei sau pe cei dinaintea lor, și dincolo de granițele Europei. La Talill în Irak, ori în Sudan, Maroc, Algeria...

Pe cerul Europei, în diverse baze aeriene unde România întreprinde misiuni "CER DESCHIS", avionul special amenajat AN-30, cu echipa de la bord, au creat o bună imagine aviației militare. În cele peste

100 de misiuni de un asemenea gen, dintre care cele mai multe comune cu Ungaria, Baza 90 Transport Aerian și-a avut mesageri destoinici în Franța, Germania, Belgia, Olanda, Luxemburg, Ucraina, Turcia, Bulgaria, precum și în alte țări.

În Germania, de pildă, zborurile, cu ieșiri și la Marea Nordului, s-au executat în condiții atât de grele, încât aviatorii din țara gazdă au rămas uimiți. Încă o bilă albă pentru noi, fapt ce i-a făcut ca atunci când au venit la București să solicite realizarea misiunii CER DESCHIS cu AN-ul românesc. **Comandorul Niculae Mitu, locotenent-comandorul Alin Colbea**, doi dintre cei mai experimentați în misiuni "Cer deschis", pilot și, respectiv, navigator, au fost, la prima misiune a Rusiei în țara noastră, monitori pe avionul acesteia.

Paleta activităților celor de la AN a depășit de mult laturile pur-militare, după cum se poate constata. Între altele, ei au, de pildă, un rol însemnat în descoperirea pungilor de petrol de pe teritoriu, din Marea Neagră, în observarea unor fenomene astronomice etc.

Și este o cinste, dinainte de a fi o provocare, orice chemare la datorie: "Să vină AN-ul!"

ELICOPTERIȘTII – LA ORELE MARILOR ÎNCERCĂRI

Și cele trei escadrile de elicoptere zboară intens. Câte patru starturi pe săptămână. În jur de 40 de ore la fiecare start. Cele mai multe, în această perioadă, zboruri de noapte, în condiții meteorologice grele, cu vizibilitate cuprinsă între 1–1,5 km și plafon la 100–120 m. Cu IAR-330 SOCAT – zboruri și în NVG.

Sunt capabili să facă față celor mai complicate situații. Cum s-a întâmplat nu demult. Un nou instructor, **căpitanul Aurelian Badea**, era în faza finală de pregătire pentru a fi apt să-i învețe pe cei mai tineri tainele pilotării în beznă deplină, folosind sistemul de vedere în infraroșu de la bordul elicopterului.

Experiența viitorului instructor, calmul și stăpânirea de sine dovedite în atâtea exerciții și aplicații în țară și peste hotare aveau să-și spună din nou cuvântul. Abia decolase, luna trecută, împreună cu **locotenent-comandorul Valerică Vrăjescu**, când **maistrul militar principal Duduță Bidică**, tehnicianul de bord, a observat creșterea accentuată a presiunii la insta-

lația hidraulică. Într-un timp scurt, indicatorul depășise cu 10 atmosfere limita maximă. Erau la 100 de metri înălțime și se îndreptau spre zonă. Pericolul spargerii conductelor era iminent. Rămânerea fără lichid hidraulic făcea dificilă pilotarea și impunea aterizarea pe câmp. A raportat și a luat măsura întoarcerii la aerodrom, cu ochii țintă pe aparatul cu pricina. Noroc că elicopterul s-a comportat normal, așa că totul a decurs în cea mai deplină siguranță. Decolaseră la ora 13 și 13 minute. Era 13 februarie 2005!

Atenția personalului de la SOCAT – ne spune **locotenent-comandorul Adrian Constantinescu** – este concentrată în această perioadă asupra executării unor misiuni în zonă muntoasă, pentru dobândirea deprinderilor specifice de către aviatorii din detașamentul "Bravo". Ei îi vor schimba pe cei ce acționează deja în Bosnia-Herțegovina, în cadrul misiunii ALTHEA.

Pentru accelerarea pregătirii grupării ce va prelua ștafeta în Bosnia, va fi atestat încă un instructor: **locotenent-comandorul Mihai Ioniță**.

Într-un viitor nu prea îndepărtat, printre piloții care vor acționa în această țară este posibil să se numere **locotenent-comandorul Camelia Bugean** și **căpitanul Cristina Kelemen**. Ar fi încă o premieră pentru Forțele Aeriene Române, când două femei ar participa la o misiune de lungă durată în afara hotarelor țării.

Căpitanii Claudiu Alexandru și Horațiu Hâncu și **locotenenții Ioan Mischie și Marius Mitric** sunt, de asemenea, într-un stadiu avansat de instruire pentru ca, la ordin, să poată pleca în Bosnia-Herțegovina. De curând, ei au fost incluși în detașamentul ce a demarat



Zbor în flux continuu

pregătirile pentru a fi dislocat, într-o perspectivă de durată, în orice zonă de acțiune a NATO, inclusiv în mediu ostil.

Din Grupul 2 Elicoptere, alături de cele două escadrile de SOCAT, face parte și escadrila de IAR-330 PUMA, comandată de **căpitan-comandorul Cristinel Ion**, care are, la rândul său, o frumoasă carte de vizită. La care au contribuit, într-o bună măsură, transporturile frecvente de personal, cooperarea cu trupele de uscat în diverse situații (o bună parte materializându-se în antrenarea detașamentelor de militari care execută misiuni în Afganistan și Irak), dar și misiunile de cercetare chimică și de radiație în țară, precum și cele de peste hotare. În Portugalia, Turcia, Ucraina, Ungaria, misiunile efectuate de personalul escadrilei au fost bine apreciate de conducătorii exercițiilor.

În Ungaria, de pildă, la SAREX – 2004, piloții și tehnicienii și-au dovedit profesionalismul într-o aplicație internațională cu participarea a cinci state.

Comandantul escadrilei și **căpitanii Sorin Sârbu, Ioan Călin, maistrul militar clasa a II-a Constantin Hurchi și Sorin Marin**, zburând pe elicopterul amenajat MEDEVAC, au reușit să descopere în timp scurt și în condiții grele de teren, în zone împădurite, "răniții", să-i transporte la spitalul de campanie indicat, iar atunci când li s-a schimbat, în aer, destinația, au făcut față cu succes situației nou create.

România va organiza SAREX – 2005. Subordonații căpitan-comandorului Cristinel Ion gândesc încă de pe acum ce trebuie să facă pentru a fi și de această dată "vioara întâi". În bunul "obicei" al Bazei 90 Transport Aerian. Acela de a fi printre cei mai buni, fie că se zboară cu C-130 Hercules, fie cu AN-urile sau cu elicopterele.



Avioane și elicoptere din zestrea de aur a Bazei 90 Transport Aerian

**Comandor (r)
PETRE BĂNĂ**

CHEIA SUCCESULUI: RĂMÂNEM DESCHIȘI SCHIMBĂRII!

– *interviu cu comandantul
Bazei 90 Transport Aerian,
comandor
LAURENȚIU SIMIONESCU –*

– **După o perioadă de timp la comanda Bazei 61 Elicoptere, ați fost numit în fruntea Bazei 90 Transport Aerian, o unitate cu specific aparte, cu sarcini deosebit de complexe. Cum apreciați această trecere, domnule comandor?**

– Preluarea comenzii Bazei 90 Transport Aerian a însemnat un moment deosebit în cariera mea. Evident, sunt diferențe substanțiale între ceea ce a fost Baza 61 și ceea ce reprezintă conducerea uneia de mărimea și importanța Bazei 90 Transport Aerian. Ca o primă caracteristică, este mult mai greu. Anvergura și multitudinea problemelor fac diferența. Actul de comandă este un proces cu adevărat non-stop. Și nu sunt singurul care se confruntă cu această provocare. În fapt, noțiunea de “comanda unității” conține atribuțiile, preocupările, grijele și contribuția unui număr important de lideri.

A existat un șoc la preluarea acestei funcții. L-am depășit în urmă cu multe luni. Preocuparea principală, pentru moment, este continuarea, extinderea și amplificarea intensității schimbărilor pe care socotim noi, cei din comanda unității, și nu doar eu, comandantul, că trebuie să le impunem activității și, implicit, rezultatelor muncii noastre. Este, într-adevăr, greu, deosebit de solicitant, uneori frustrant, cu sacrificii și renunțări, cu mult consum nervos și fizic, este o muncă fără pauze și fără momente de respiro (cel puțin în această etapă). Satisfacțiile nu lipsesc, dar, ca peste tot, ele au un preț pe care îl plătesc împreună cu cei din jurul meu – colegi, prieteni, membrii familiei.

– **Care sunt misiunile mai importante pe care le executați acum, domnule comandor?**

– Cele mai importante misiuni sunt legate de prezența detașamentului “Alpha” în Bosnia-Herțegovina, ca o primă misiune de mare amploare și pe o perioadă întinsă de timp într-un teatru de operații extern, deja tradiționalele misiuni de sprijin al contingentelor românești din Afganistan și Irak, deja obișnuitele participări la exercițiile comune internaționale care nu lipsesc nici în acest an, nenumărate alte misiuni de mai mică amploare și impact, dar care au transformat viața Bazei și mențin ritmul activității de 24 de ore pe zi și 7 zile pe săptămână în cotidianul existenței noastre.

– **Cel mai greu moment trăit aici?**

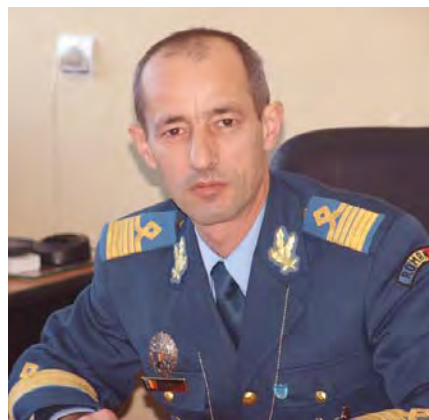
– N-am avut timp de statistici și nici nu cred că voi avea curând. Trăiesc atât de repede și de intens, încât nu-mi pot permite să devin sentimental sau nostalgic. Trebuie să rămân realist, rațional și sensibil la ceea ce se întâmplă în unitate. Va veni și vremea bilanțului. Atunci voi fi, probabil, în stare să vă răspund la această întrebare.

– **Dar cel mai frumos?**

– Răspunsul la această întrebare este frate cu cel anterior. Pentru a nu vă dezamăgi, vă voi spune, totuși, că viața de comandant al unei baze aeriene este ca mai toate viețile, o îmbinare de bune și rele. Echilibrul dintre ele te ajută să mergi mai departe, să progresezi și să crezi că se poate și mai bine, și mai mult. Este ceea ce încerc să insuflu și celor care sunt pesimiști, reticenți sau resemnați.

– **În ultima vreme au plecat multe cadre de valoare din Bază: piloți, tehnicieni, navigatori. Unii cu o experiență considerabilă. Cum s-a produs schimbul de generații?**

– Schimbul de generații, mai ales în specialitățile cu timp îndelungat de operaționalizare, este o problemă pe care o socotim importantă, urgentă și de mare impact. Este o problemă care mă preocupă de câțiva ani, am rezolvat-o în unele sectoare, în altele constituie o prioritate. Am luat unele măsuri, vizând schimbări de mentalitate, de metodică în instruire, nu în ultimul rând un management de personal mai riguros și mai favorabil structurii, fără a neglija sau defavoriza persoana. Rezultatele se văd, dar se vor simți mai bine în următoarele șase la zece luni. Din păcate, în ultimii ani, unele probleme au fost rezolvate doar pe termen scurt, fără o perspectivă, măcar pe termen mediu, fără consistență, și au vizat doar interesele personale. Acum, resimțim rezultatele și plătim tributul cerut de acele greșeli. Structura a pierdut unii specialiști, dar i-au rămas oameni devotați și motivați să muncească în aviație. Aviația nu se poate face cu mercenari, ea se face cu cei care au drag de meserie. Am schimbat mentalități și vom continua să ne transformăm. Cu toate acestea, nu vom avea restanțe la concedii, ca în trecut. Oamenii mai mult vin decât pleacă de la Otopeni. Cu excepția celor aflați, în mod natural, la sfârșit de carieră militară, pleacă cei care nu știu de ce au venit aici. Vor constata unul câte unul că Baza 90 Transport Aerian își duce drapelul mai departe și fără ei. Chiar și cu aceste “pierderi”, calitatea activității Bazei se îmbunătățește, performanțele cresc și trebuie recunoscute chiar și de cei ce nu ne iubesc prea tare. Ele sunt rezultatul muncii colectivului și poate doar în parte a liderilor. Puterea colectivelor dă tăria și performanțele unității. La nivelul unității, numărul tinerilor, al femeilor în uniformă este mai mare ca niciodată, media de vârstă a scăzut



considerabil, numărul celor care-și completează studiile este într-o continuă creștere. Acestea sunt semne că are cine prelua ștafeta (dacă n-au făcut-o deja) din generație în generație. Una din mentalitățile care își dau obștescul sfârșit este aceea că doar un echipaj format din veterani ar putea executa nu știu ce misiune. Ne creștem tinerii repede, responsabil și bine. Iar ei sunt primii care ne ajută s-o facem. Am zburat cu ei în Afganistan, în misiuni VIP, sunt în Bosnia, iar de curând am introdus în teatru două femei sergent și sergent-major, controlori de trafic. Sună nou, nu-i așa?

– **Ați participat, domnule comandor, la multe exerciții și aplicații multinaționale. Ați cunoscut baze aeriene din străinătate, piloți, comandanți din forțe aeriene renumite, deosebit de performante. Cum le apreciați? Dar ei cum ne apreciază pe noi?**

– N-avem motive întemeiate să fim complexați. Pe alocuri putem fi mândri că, deși avem o bază materială semnificativ mai puțin însemnată decât alții, nu suntem mai prejos decât ei. Important este să facem realist comparațiile și, mai ales, să rămânem deschiși schimbării. Să preluăm ce este bun și să adaptăm. Avem oameni la fel de buni ca alții. Unii sunt chiar strălucitori. Și la acest capitol mai avem câte ceva de făcut și vom face. Este vorba de pregătirea cadrelor și de proiecția în carieră. C.V.-ul a devenit o țintă, și nu o oglindă a performanțelor profesionale. Sunt cursuri unde nu reușim să trimitem propuneri de participare din cauza lipsei de doritori. Este trist să constați că suntem mai atrași de avantaje materiale imediate decât de perfecționarea profesională și perspectivele unei cariere mai îndelungate și mai reușite. Străinii ne percep din ce în ce mai realist. Adică așa cum suntem. Este greu să mai păcălești pe cineva în condițiile unei deschideri internaționale de asemenea anvergură. Nu cred că trebuie să ne mai punem problema de a ne prezenta bine marfa, ci de a avea marfă bună. În general vorbind, nici aici nu trebuie să avem complexe. Suntem la fel de buni ca alții.

– **Vă mulțumim mult, domnule comandor!**

Înființat la data de 01.04.1950, prin ordinul Marelui Stat Major, sub denumirea de Poligonul de Trageri Antiaeriene Capu Midia, în cadrul Centrului de Instrucție al Artileriei Antiaeriene Brașov, poligonul este singura structură din România care oferă facilități pentru instruirea forțelor, testarea și evaluarea armamentului și munițiilor specializate împotriva aeronavelor. Aici se execută trageri aeriene, de instrucție și de luptă, cu toate structurile specializate din Ministerul Apărării Naționale. Perenă în timp, unitatea a contribuit și contribuie, într-o mare măsură, la formarea și menținerea spiritului de armă, devenind un reper obligatoriu în cariera personalului din arma artilerie și rachete sol-aer, un liant care a sudat existențe, experiențe și în care, de asemenea, fiecare din cei ce au cunoscut poligonul a lăsat sau a adăugat o părticică din sufletul și mintea sa.



TABĂRA DE INSTRUCȚIE ȘI POLIGONUL DE TRAGERI SOL-AER CAPU MIDIA

55 de ani de existență

Scurt istoric

Cu o suprafață totală de aproximativ 1.500 de kilometri pătrați, incluzând și zona maritimă, unitatea este dispusă pe litoralul Mării Negre, la 38 kilometri nord de municipiul Constanța, unul din principalele porturi europene, în perspectivă "poarta de tranzit" între Europa și Orient. Cel mai apropiat aeroport, care poate primi orice tip de avion, se află la o distanță de 25 de kilometri, în localitatea Mihail Kogălniceanu. De asemenea, accesul este posibil

și de pe mare, prin Portul Midia, aflat la o distanță de numai 5 kilometri.

Inițial, poligonul a avut o organizare redusă, potrivit tehnicii de luptă existente în dotarea unităților și subunităților de artilerie antiaeriană. Pe măsura creșterii cantitative și calitative a tehnicii și armamentului antiaerian și a apariției unor unități și subunități antiaeriene înzestrate cu tunuri de calibru 30 mm, 85 mm și 100 mm, a achiziționării unei aparaturi de apreciere obiectivă a tragerilor și a diversificării țintelor întrebuintate, structura organizatorică a *Taberei de Instrucție și*

Poligonului de Trageri Sol-Aer CAPU MIDIA s-a dezvoltat.

Începând din anul 1969, concomitent cu tragerile cu artileria, s-au executat trageri de luptă și cu rachetele sol-aer cu bătaie apropiată și medie, iar din anul 1976 s-au executat trageri experimentale, de omologare și recepție de tehnică și muniție cu specific antiaerian.

În anul 1983, ca urmare a dezvoltării activităților de prospecțiuni și exploatare petroliere pe platforma continentală a Mării Negre, tragerile de luptă cu rachetele antiaeriene au fost sistate, fiind reluate în anul 1992, în cadrul unui amplu program de realizare a condițiilor tehnice necesare executării în deplină siguranță.

După Revoluția din 1989 și ca urmare a căderii "cortinei de fier", atât luptătorii antiaerieni, cât și producătorii români de tehnică militară au fost puși, în mod inevitabil, față în față cu specialiștii în acest domeniu din țările occidentale pe timpul desfășurării, în zona poligonului, a unor exerciții comune cu țările NATO, în cadrul Parteneriatului pentru Pace.



Tot în această perioadă, în dotarea unității au intrat categorii noi de tehnică specifică de poligon, cum ar fi: Sistemul digital de măsurare a traiectoriilor EOTS-F și Sistemul de avioane țintă fără pilot FOX TS-1. Începând cu anul 2000, a intrat în funcțiune Centrul de antrenare prin simulare MTS-II, unul din cele mai moderne din Europa.

De asemenea, unitatea a participat la: ■ teste de acceptanță ale sistemului antiaerian 2x35 mm Oerlikon și Gepard; ■ teste în cadrul programului “rachetă antigrindină”; ■ trageri executate de unități anti-aeriene aparținând: Ungariei, (1963, 1964); Moldovei (1998), Franței (2003); ■ aplicația multinațională Corner Stone 2003; ■ lansarea vehiculului Demonstrator 2B,



Aparatura modernă de evaluare a tragerilor a contribuit la nominalizarea poligonului în rândul structurilor destinate a realiza interoperabilitatea cu structurile Alianței

evaluării capacității de luptă a acestora. Pentru asigurarea serviciilor și a suportului logistic necesare activităților specifice de poligon, pentru antrenarea, executarea și evaluarea tragerilor de instrucție, testare și omologare, unitatea este încadrată cu personal foarte bine instruit, adevărați profesioniști ai sistemelor de evaluare pe care le deservește. Aplicarea standardelor NATO în procesul de instrucție a condus la schimbarea filozofiei instrucției în Forțele Aeriene, trecându-se de



Două dintre țintele pe care se execută tragerile aeriene: avioanele fără pilot FOX-TS-1 și ATM-3

echipat cu primul motor reutilizabil din lume, în cadrul competiției internaționale X-Prize (2004).

În urma activităților desfășurate în comun cu partenerii străini, s-a tras concluzia că *Tabăra de Instrucție și Poligonul de Trageri Sol-Aer CAPU MIDIA*, prin dotările existente în prezent, prin condițiile generale oferite și prin gradul de pregătire a personalului, se află la un nivel apropiat de cel al altor poligoane ale armatelor din țări dezvoltate.

Obiective

Analiza ultimelor confruntări armate a scos în evidență apariția unor noi amenințări în domeniul aviației și apărării antiaeriene: folosirea de mijloace tehnice de ultimă generație, principii și strategii de luptă noi, diversitatea și rapiditatea mijloacelor de atac aerian, caracterul de noutate al scenariilor întrebunțate (rachete de croazieră, rachete balistice tactice, gama largă de for-

mații, înălțimi și viteze de atac, intensitatea acțiunilor de război electronic, bătaia și precizia mare ale diferitelor mijloace sol-aer, aer-sol sau aer-aer).

Din această cauză, evaluarea riguroasă a capacității operaționale și de luptă a structurilor destinate combaterii adversarului aerian (aviație, apărare antiaeriană cu baza la sol sau pe nave) reprezintă o problemă complexă pentru toate armatele moderne. O evaluare realistă a posibilităților de ripostă permite sesizarea amenințărilor la securitatea națională și la planificarea resurselor.

Comandantul unității, **colonelul Victor Filimon**, ne-a prezentat principalele aspecte legate de desfășurarea activității în poligon, precum și obiectivele pentru anul în curs:

“Verificarea parametrilor tehnicii de aviație, artilerie și rachete sol-aer din dotarea Forțelor Aeriene, precum și a nivelului pregătirii personalului ce o încadrează, prin executarea de trageri de luptă pe ținte aeriene performante, reprezintă cea mai importantă verigă a

la instrucția de tip vechi la instrucția pe misiuni, sub deviza „înstruieste-te așa cum vei lupta”. În cadrul ciclului de generare, întrebunțare și refacere a forțelor, Taberei de Instrucție îi revine rolul de EVALUATOR principal și organizator, în deplină siguranță, al unor activități de o complexitate deosebită și cu un grad de risc ridicat, așa cum sunt tragerile sol-aer, aer-aer și aer-sol de luptă sau experimentale.

De asemenea, în poligonul din Capu Midia, producătorii de tehnică militară autohtonă execută trageri cu muniție reală și diverse activități conexe, în scopul testării și evaluării noilor produse aflate în diferite faze de cercetare-dezvoltare. Siguranța, precizia, protecția mediului și reducerea continuă a costurilor activităților specifice, prin măsuri organizatorice eficiente, reprezintă prioritățile actuale ale conducerii unității și ale întregului personal. Totodată, lărga deschidere, perfecționarea structurală și eficientizarea Taberei de Instrucție și a Poligonului de Trageri Sol-Aer, în special după aderarea României la NATO, au atras atenția specialiștilor din țările Alianței, poligonul, de altfel internațional, constituind un element esențial de sprijin al națiunii gazdă în cadrul operațiilor și exercițiilor multinaționale.

Din anul 1994, poligonul Capu Midia a fost inclus în facilitățile logistice pentru activități militare comune desfășurate pe teritoriul României în cadrul *Programului individual de parteneriat între România și NATO*, fiind nominalizat în rândul structurilor ce trebuie să realizeze interoperabilitatea cu structurile Alianței. Pentru anul în curs, se are în vedere realizarea unui nivel de instruire a personalului și de asigurare logistică, în stare să asigure aprecierea și evaluarea competență și obiectivă a tragerilor planificate cu unități din cadrul Forțelor Aeriene, Forțelor Terestre, Comandamentului Național al Jandarmeriei și o unitate a Armatei franceze.

Urmărim, în același timp, formarea și dezvoltarea competențelor lingvistice ale



Sistemul EOTS-F este principala componentă de evaluare a tragerilor sol-aer



Centrul de antrenare prin simulare MTS-II este, în prezent, unul dintre cele mai moderne din Europa

personalului și familiarizarea cu termenii, expresiile, abrevierile și acronimele NATO” – a conchis colonelul Filimon.

Capabilități

În prezent, în poligonul Capu Midia se pot executa trageri cu rachete sol-aer, rachete aer-aer, tunuri și mitraliere antiaeriene și avioane de luptă.

Tragerile cu rachete sol-aer se execută într-un sector de 30°, pe următoarele tipuri de ținte: ■ rachete de tipul RT-11D, cu bătaie medie, lansate de pe o platformă dispusă în largul mării; ■ avioane fără pilot FOX-TS-1, telecomandate instrumental, până la 30 de kilometri; ■ parașute luminoase cu poliedru reflectorizant de tipul TPD-01, lansate din aer sau de la sol; ■ avioane fără pilot radiodirijate (ATT-01, ATM-03), manșa metalizată cu senzori acustici tractată cu avionul; ■ ținte imitate.

Cu artileria antiaeriană se execută, trageri defazate, în timp ce aviația execută trageri de luptă pe ținte terestre și pe ținte aeriene marcate electronic.

Tragerile terestre și navale cu artileria și mitralierele antiaeriene se execută pe machete tanc fixe și mobile, precum și pe machete plutitoare dispuse în largul mării.

Sistemul EOTS-F digital de măsurare a traiectoriilor este destinat determinării cu mare precizie a traiectoriilor țintelor aeriene, a abaterilor între două ținte aeriene, precum și între proiectilele trasoare și o țintă aeriană. În poligonul Capu Midia, sistemul este utilizat pentru aprecierea tragerilor cu artileria și rachetele sol-aer și este compus dintr-o stație de control și patru cineteodolite, echipate cu dispozitive de urmărire



În cadrul taberei, subunitățile se familiarizează cu adevăratele condiții de campanie

automată TV și IR. Sistemul de cineteodolite este de tipul electrono-optic, iar determinarea poziției tridimensionale a țintei se bazează pe metoda triangulației. În prezent, se lucrează la implementarea unui calculator performant cu care să se poată capta și prelucra imaginile preluate de către cineteodolite, în scopul evaluării mai multor tipuri de trageri.

Simulatorul de ținte aeriene MTS-II reprezintă, însă, cea mai modernă dotare cu care se poate mândri unitatea. Construit de către firma A.A.I. Corporation, din S.U.A., începând cu anul 1999, investiția a fost finalizată în anul 2001 și reprezintă un sistem de antrenament al trupelor de apărare aeriană, ce oferă posibilitatea

instruirii unui număr mai mare de luptători într-un timp mai mic și cu costuri reduse, în condiții care imită realitatea câmpului de luptă astfel: ■ amprenta în infraroșu a avioanelor și elicopterelor; ■ selectarea unui număr de minim 16 fundaluri ale câmpului de luptă, începând de la zona de câmpie și până la zone de deal, munte, dar și zone de tip arctic sau tropical; ■ selectarea condițiilor de vizibilitate și meteo; ■ o mare varietate de ținte (avioane și elicoptere militare) aparținând majorității statelor de pe mapamond; ■ peste 200 traiecte de zbor; ■ reproducerea sunetelor câmpului de luptă și materializarea traiectoriei rachetei; ■ efecte vizuale ale evoluției țintelor, soare, nori, mascarea traiectoriilor, explozii; ■ oprirea prin înghețare a traiectoriilor în scopul învățării; ■ pregătirea și antrenarea

trăgătorilor în mod gradual, de la situații simple la situații complexe.

În ceea ce privește infrastructura logistică, unitatea dispune de următoarele facilități: ■ două minihoteluri cu 66, respectiv 12 camere, vile cu camere de 2 și 4 locuri, 18 dormitoare a câte 30 de locuri; ■ două cantine cu autoservire, care dispun de o capacitate de deservire a câte 500 de persoane pe schimb, o altă cantină cu 60 de locuri; ■ infirmerie; ■ hală de întreținere și asistență tehnică; ■ mijloace de transport persoane, marfă și produse speciale, precum și utilaje de geniu; ■ formațiuni de apărare împotriva incendiilor; ■ posibilități de comunicare prin telefon, fax și internet; ■ posibilități de recreere: terenuri de fotbal, baschet, handbal, volei și gimnastică, pistă militară, pistă de atletism, sporturi de plajă etc.



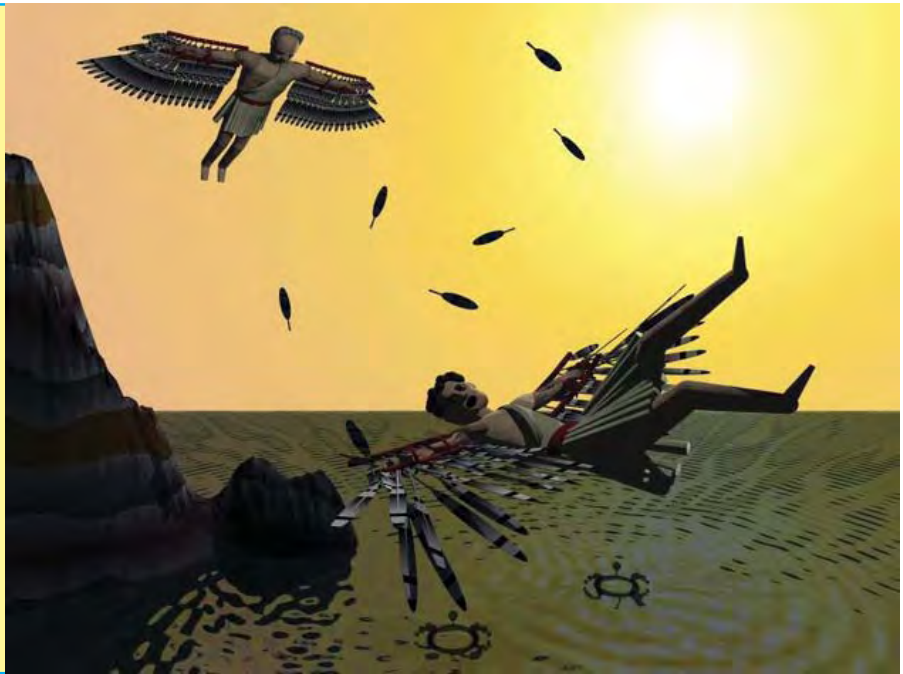
Imagine virtuală a câmpului de luptă, generată de simulatorul MTS-II

În mod cert, Tabăra de Instrucție și Poligonul de Trageri Sol-Aer Capu Midia reprezintă un simbol, în jurul căruia au gravitat dragostea de armă, pasiunea, profesionalismul, dar și curajul și tenacitatea celor care mereu, cu fiecare ieșire în poligon, s-au confruntat cu încercările deloc facile ale meseriei armelor și cu vitregiile vieții de campanie, ale cliimei, ale încercărilor de tot felul. Concluzionând, putem afirma, fără teama de a greși, că Tabăra de Instrucție și Poligonul de Trageri Sol-Aer CAPU MIDIA reprezintă un loc în care rachetiștii și artileriștii antiaerieni – cadre – și-au petrecut luni, ani sau, poate, o viață din existența lor, iar cei mai mulți militari în termen care și-au satisfăcut stagiul militar în această armă, au trăit o experiență de viață unică.

La mulți ani!

Locotenent MIRCEA BARAC

Despre "boala" numită stres și conotațiile ei pentru personalul Forțelor Aeriene am scris pe larg în numărul 5(76) al revistei noastre din 2004. La solicitarea cititorilor, reluăm subiectul, abordând, de această dată, problematica stresului traumatic la personalul aeronavigant. A avut amabilitatea să trateze această atât de interesantă și incitantă temă colonelul dr. Marian Popa, șeful Secției psihologie la Institutul Național de Medicină Aeronautică și Spațială "General aviator dr. Victor Anastasiu".



STRESUL TRAUMATIC la personalul aeronavigant

Atunci când, proaspăt absolvent fiind, am intrat pentru prima dată într-o unitate de aviație, am fost contrariat de frecvența situațiilor de risc cu care se confruntau aviatorii și de posibilul impact al acestora asupra echilibrului lor psihic. Iar mai apoi, în discuțiile cu piloții și comandanții lor, am constatat o atitudine mai degrabă de detașare, îmbrăcată în clasicele argumentații de "sfidare a pericolului", care creează imaginea fascinantă a aviatorilor în ochii oamenilor "obișnuiți".

Am trăit și eu cu această imagine până în ziua în care unul dintre instructorii de zbor a avut un accident cu avionul IAR-823. Balamaua superioară a direcției s-a rupt, aceasta a căzut peste profundor și a imprimat avionului o

trajectorie de picaj. Din disperare, fără să știe ce s-a întâmplat, pilotul a tras de manșă cu atâta putere, încât a reușit să învingă rezistența comenzii blocate, iar avionul a fost redresat în ultima clipă, evitându-se prăbușirea. Deși a scăpat doar cu răni ușoare, pilotul, un bărbat tânăr și puternic, a intrat într-o evoluție psihică de tip nevrotic-reactiv, care i-a făcut viața un coșmar pentru o bună perioadă de timp și, evident, el a renunțat la zbor. Așa am început să înțeleg că și piloții sunt oameni la fel de obișnuși ca toți "oamenii obișnuși".

În decursul anilor, am mai avut, apoi, de multe ori ocazia să văd piloți care au trecut prin momente critice. De fiecare dată, în jurul lor părea a se fi creat un spațiu tabu, încârcat de o anumită suspiciune. Cei din jur, comandanții, dar și medicii sau psihologii, se întrebau dacă vor rezista sau nu. Ei înșiși, știind că sunt observați și că se aștepta de la ei un comportament "bărbătesc", căutau să mascheze orice fel de sechele psihice. Și, după o vreme, lucrurile intrau în normal. Uneori cu adevărat, alteori numai aparent. De regulă, însă, traumele psihice rămân multă vreme active, ca un vulcan care nu și-a consumat toată energia, și pot oricând exploda din nou.

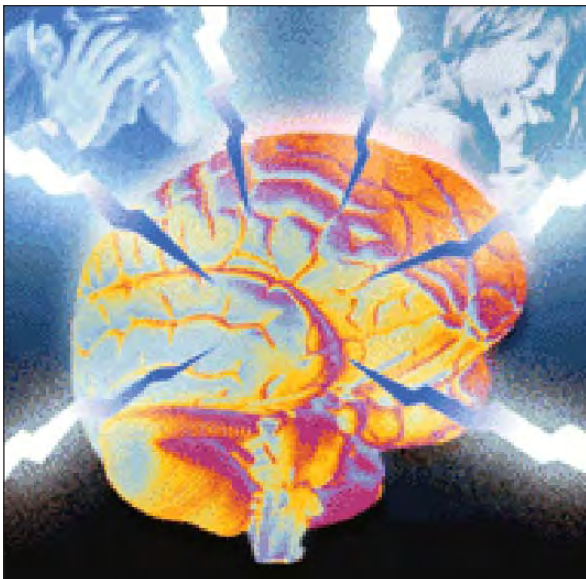
Întâmplarea de mai sus ne pune în fața unuia dintre cele mai obișnuite fenomene cu care se pot confrunta nu doar piloții, ci și alte categorii de militari: **stresul traumatic**. Acesta este un

fenomen psihic complex, cauzat, printre altele, de expunerea directă (uneori indirectă, prin evocare) la evenimente cu caracter neobișnuit, cu apariție bruscă, cu pierderea sau diminuarea controlului situației și cu consecințe traumatizante în plan fizic și/sau emoțional. Semnificația unui astfel de eveniment nu se limitează la reacții în plan psihic comportamental, ci se extinde și asupra echilibrului fiziologic, cu consecințe asupra performanței profesionale și adaptării la regimul zilnic de zbor.

Din exemplul de mai sus s-ar putea deduce că incidentele traumatiche implică evenimentele spectaculoase, cu urmări dramatice. Ceea ce este greșit. Un caz special de zbor, un pericol evitat, un incident la trageri ori o aterizare mai puțin reușită, toate acestea pot genera stări de stres traumatic, chiar dacă în situațiile sugerate totul s-a terminat fără urmări grave. Simpla confruntare cu un pericol iminent, semnificativ, poate genera o traumă psihică. Despre acest fenomen vom vorbi mai departe, urmărind sensibilizarea piloților, a comandanților lor, dar și a medicilor și psihologilor din aviația militară, cu privire la necesitatea unei abordări moderne a fenomenelor psihotraumatizante.

O reacție de stres posttraumatic este un răspuns normal la o situație anormală. Mai mult decât atât, este expresia unui mecanism de apărare prin care organismul răspunde unei agresiuni fizice sau psihice. Principala consecință a acestei "definiții" este includerea fenomenelor traumatiche pe lista manifestărilor "normale" care nu trebuie să fie considerate ca invalidante și, în nici un caz, un motiv de descalificare profesională.

În identificarea stresului traumatic (am evitat intenționat termenul de "diagnosticare"), cele mai semnificative elemente constitutive sunt: ● revenirea persistentă în memorie a aspectelor legate de eveniment; ● tulburări de somn (coșmaruri), diminuarea apetitului, modificări ale obișnuințelor curente (nevoie mai mare de tutun, de alcool etc.); ● dificultăți de amintire a



unor aspecte legate de incidentul traumatic respectiv; ● tensiune psihică, nervozitate, iritabilitate, agitație; ● deprimare, izolare socială, sentiment acut de vulnerabilitate, de neajutorare; ● dificultăți de concentrare în sarcinile de rutină, reducerea semnificativă a performanței profesionale.

Studiile au arătat că, în anumite condiții, orice persoană – chiar și cele “obișnuite” cu situațiile critice – poate dezvolta reacții tipice de stres traumatic. Absența rapoartărilor de acest gen după evenimentele deosebite nu este nici pe departe un semn al “rezistenței psihice”, ci, cel mai adesea, rezultatul unei “negări voluntare”, determinate de nevoia de conservare a imaginii de sine. La această atitudine contribuie decisiv și promovarea programatică, de către unii comandanți, a unui model ideal, dar nerealist, de “pilot imun

la pericole”. Dacă aviația este un mediu prin excelență al riscurilor și neprevăzutului, atunci se consideră, în mod greșit, că aviatorii “nu au dreptul” la vulnerabilitate psihică, percepută drept “condamnabilă” și “rușinoasă”, iar dacă se întâmplă acest lucru, el le poate fi direct “imputat”.

În realitate, suprimarea ori mascarea emoțiilor consecutive evenimentelor traumatice au, paradoxal, un efect de creștere a anxietății și depresiei. Ca atare, calea de urmat nu este aceea de reprimare, ci, dimpotrivă, de scoatere la suprafață, de “ventilare” a tensiunii psihice generate de evenimentul traumatic. Să discuți despre un incident critic, cum ar fi un accident de avion, sau chiar o situație specială, apărută în zbor și rezolvată cu bine, are un “efect terapeutic” preventiv, chiar dacă cel implicat nu acuză în mod evident consecințe în plan psihic. Procedeu, denumit “analiza incidentelor critice” (**Critical Stress Debriefing**), este în prezent una dintre cele mai răspândite modalități de intervenție psihologică în situații posttraumatice.

Potențialul traumatizant variază, desigur, în funcție de amploarea evenimentului. Studiile arată că, în cazul incidentelor critice, aproximativ 85 la sută dintre persoane prezintă modificări psihice acute, 43 la sută continuă să aibă probleme de natură psihică după 3 săptămâni, 20 la sută – după șase luni, 10 la sută – după un an, iar 4 la sută – pot prezenta modificări cronice pe termen lung. Este bine de reținut faptul că prezența unor manifestări acute, care afectează starea psihică și capacitatea de adaptare personală, se încadrează în clasa modificărilor patologice, care necesită intervenție medicală și suport adecvat.

Pentru a combate efectele stresului traumatic s-a impus, din ce în ce mai insistent în ultimul deceniu, o atitudine umanistă, “tolerantă”, față de reacțiile determinate de incidente traumatice. Pe acest fond s-au dezvoltat o serie de tehnici de intervenție fie cu caracter preventiv, fie cu caracter terapeutic, al căror efect



s-a dovedit cu adevărat spectaculos. În esență, toate formele de intervenție se bazează pe câteva principii esențiale, și anume: ● normalitatea reacțiilor posttraumatice. Persoanele afectate nu sunt tratate ca bolnavi, ci ca unele care reacționează la o situație extremă. Cu cât intervenția de suport are loc mai devreme, în interval de ore de la impactul traumatic, cu atât șansa evitării unui derapaj psihic este mai redusă. Oricum, primele 24 de ore sunt considerate critice pentru succesul intervenției; ● intervenția preventivă, chiar și în situații în care nu sunt acuzate manifestări psihice adverse, cu respectarea liberului consimțământ; ● durata intervenției trebuie să fie relativ redusă, pentru cei mai mulți fiind suficientă o singură ședință, iar în cazurile mai dificile – două săptămâni, dar nu mai mult de 30 de zile (pragul diagnosticat pentru tulburările de stres posttraumatic, care cer o intervenție medicală de specialitate).

În mod practic, se constituie echipe de intervenție formate din specialiști în analiza

incidentelor traumatice, care sunt deplasate de urgență la locul evenimentului și care își oferă serviciile tuturor celor expuși. În cazul accidentelor de avion, de exemplu, subiecții intervenției pot fi membrii echipajului sau pasagerii supraviețuitori, membrii familiilor acestora, persoanele implicate accidental (locuitori din aria accidentului) și chiar membrii echipelor de căutare, salvare și recuperare a victimelor. Astfel de operațiuni se desfășoară sistematic în multe dintre armatele NATO, iar rapoartele de evaluare cu privire la efectul lor sunt, în toate cazurile, pozitive.

În ce ne privește, pledăm pentru dezvoltarea și în aviația noastră militară a unui sistem de intervenție în situații traumatice, începând cu incidentele lipsite de urmări grave și terminând cu catastrofele care implică pierderi umane. Existența unui număr relativ mare de psihologi în bazele de aviație reprezintă o resursă de mare valoare, care ar putea fi pregătită și antrenată în acest scop. Aceasta nu ar fi decât partea “ușoară” a unui asemenea proiect. Partea cu adevărat dificilă ține de punerea în mișcare a acestei operațiuni, ale cărei aspecte principale sunt: ● reglementarea procedurilor de intervenție (baza legală pentru deplasare, protecția confidențialității etc.); ● asigurarea logistică (mijloace de anunțare și de deplasare operativă, accesul la persoanele afectate, asigurarea unui spațiu adecvat pentru sesiunile de analiză etc.); ● conștientizarea structurilor de comandă și a personalului aviației cu privire la utilitatea unor asemenea intervenții. Aceasta presupune informarea pe scară largă asupra bazei științifice și a condițiilor în care se desfășoară aceste intervenții, pentru eliminarea prejudecăților și a temerilor inerente în legătură cu aproape orice tip de intervenție psihologică. Acest aspect nu trebuie subestimat. Spre exemplu, proiectul derulat de EUROCONTROL în mediul controlorilor de trafic aerian a presupus ani întregi de informare și, în final, implementarea graduală a sistemului.

Crearea unor grupe de intervenție și implementarea unui astfel de sistem în aviația

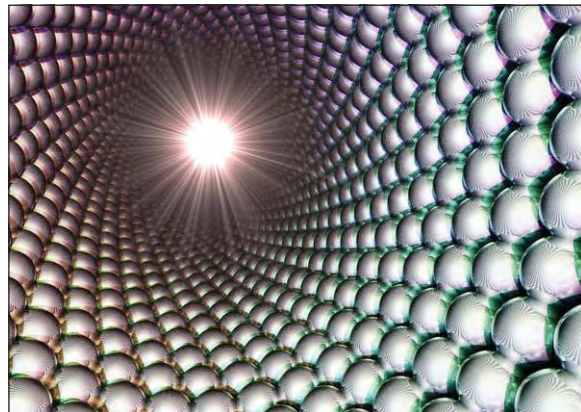


militară ar putea fi un bun început și un exemplu pentru întreaga instituție militară. În acest scop, Secția de psihologie din Institutul Național de Medicină Aeronautică și Spațială a inițiat un program de instruire pentru intervenția în incidente traumatiche. Efectuat pe o durată de opt săptămâni, cursul de intervenție posttraumatică a cuprins dezbateri, analize și studii de caz. Eficiența acțiunii noastre se poate materializa, însă, doar prin susținerea și promovarea lor de către structurile de comandă ale aviației militare. În același spirit, vom continua cu formarea psihologilor angajați în toate structurile Statului Major al Forțelor Aeriene. Sperăm ca, în următorii ani, să activăm, astfel, o rețea de specialiști capabili să ofere suport psihologic personalului aeronautic, dar și altor categorii de persoane aflate sub efectul evenimentelor traumatiche.

Cândva, în ultimul deceniu, un pilot a fost implicat într-o operațiune de intervenție la locul unei catastrofe de aviație, soldată cu moartea unui coleg și prieten. Omul a rămas profund impresionat de cele văzute și, după câteva zile în care a continuat să zboare, a raportat că nu se simte bine și a cerut o pauză de activitate. Dar consecința acestei cereri a fost una nepotrivită cu situația. Pilotul a fost internat



în perioadelor de activitate cu cele de relaxare. În acest fel se vor atenua unele dintre manifestările fizice generate de stresul traumatic (tensiune, tahicardie, agitație etc.); ● se va evita inactivitatea, chiar dacă persoana în cauză resimte o stare de oboseală. Nu trebuie făcut mult, dar este recomandabil ca pilotul vizat să-și propună și să facă ceva, fie și lucruri banale, cum ar fi punerea în ordine a lucrurilor personale, de pildă; ● se va evita reprimarea emoțiilor sau stării de tensiune prin abuzul de alcool, tutun sau medicamente. Emoțiile legate de incident vor fi acceptate ca firești, normale. Toți oamenii sunt afectați într-o măsură oarecare de experiențele negative. De aceea emoțiile nu trebuie nici negate, nici exagerate; ● o idee bună, pentru



la un spital teritorial, unde a fost diagnosticat psihiatric și i s-a recomandat un tratament corespunzător. Situația nou creată a avut un efect devastator asupra tânărului pilot, care s-a trezit, dintr-o dată, în postura de bolnav psihic, deși el nu avea nevoie decât de o perioadă de "consumare" a unei suferințe firești! Mai mult, din cauza acestei situații, comandanții și-au pierdut încrederea în el și l-au trecut "pe linie moartă" din punct de vedere profesional. În cele din urmă, atunci când a ajuns la Institutul nostru, situația a fost pusă în cadrul ei firesc, dar răul făcut nu a mai putut fi recuperat integral.

Am relatat acest caz real cu speranța că el va fi suficient de convingător pentru a genera o schimbare de atitudine în raport cu necesitatea de sprijin psihic de care au nevoie cei care sunt victime ale unor incidente traumatiche profesionale.

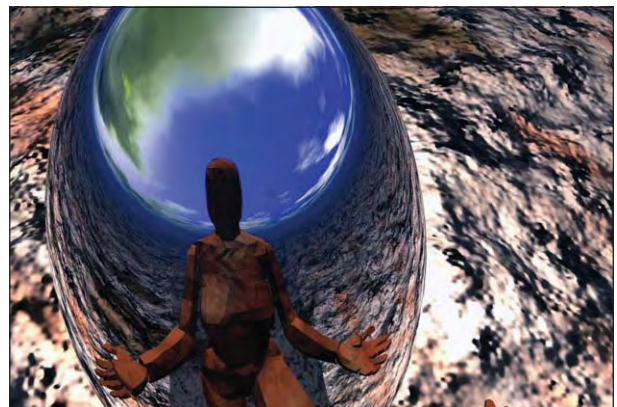
În absența unei intervenții specializate, considerăm binevenită prezentarea unor recomandări utile pentru prevenirea stresului posttraumatic și recuperarea după incidentele critice: ● în intervalul primelor 24-48 de ore după un incident critic se recomandă alternarea

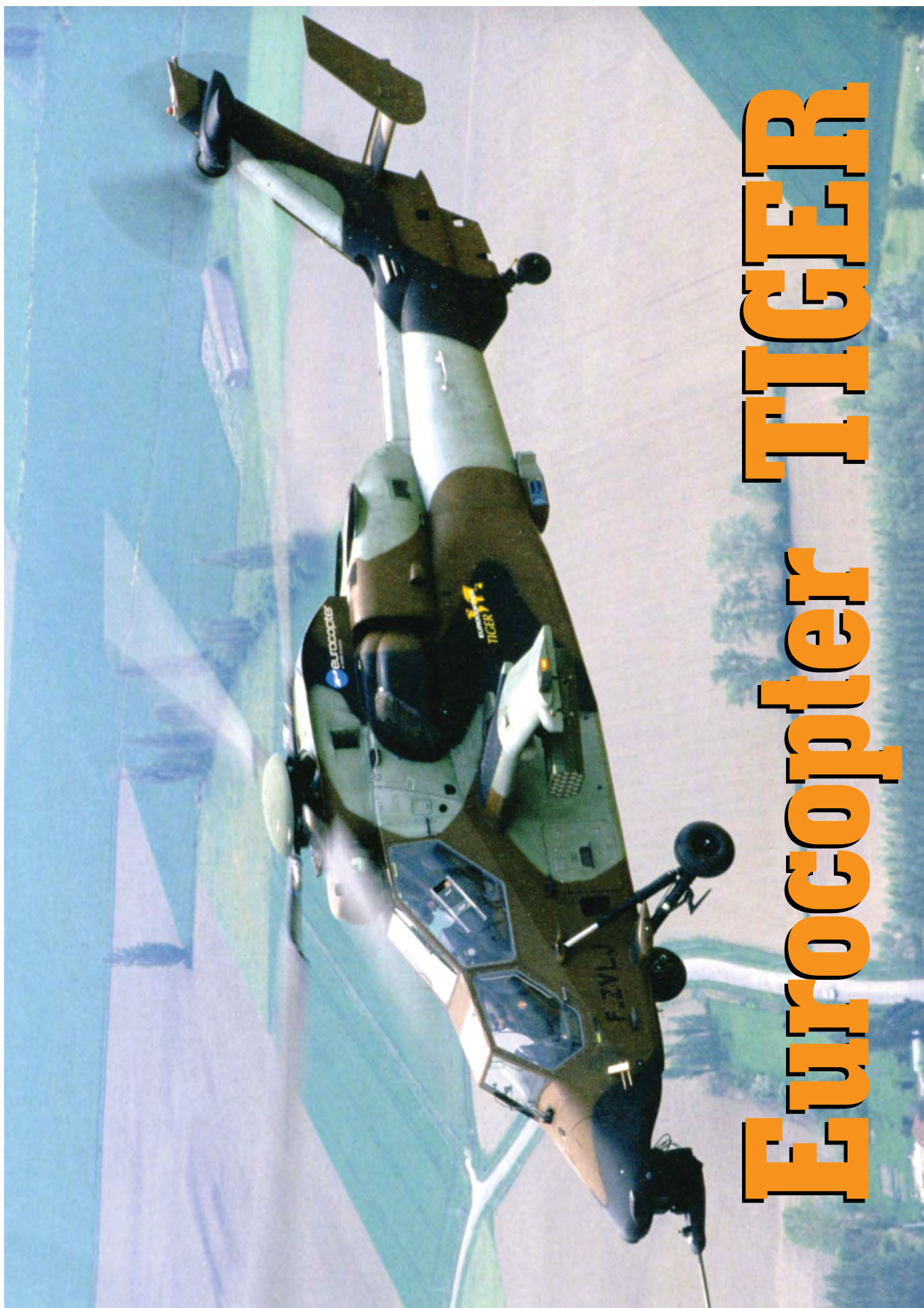
uneori timp. Dar, dacă trec mai mult de 30 de zile fără ca simptomele supărătoare să dispară, este recomandabilă consultarea unui specialist; ● se va evita luarea unor decizii majore pe fondul stării de stres posttraumatic, cum ar fi demisia, schimbarea funcției sau a locului de muncă. Stresul nu este un bun sfătuitor!; ● amintirile persistente ale evenimentului, visurile grele sunt normale pentru o perioadă de timp. Ca urmare, nu se recomandă să fie reprimare și nici să fie trăite cu îngrijorare. Ele se vor reduce, până la dispariție, cu timpul; ● nu se vor schimba obiceiurile cotidiene, nu trebuie evitate contactele uzuale. Izolarea este cel mai sigur mod de plasare într-un mediu artificial, în care trăirile traumatiche se vor accentua; ● se recomandă mese echilibrate și regulate, fără excese. Corpul și mintea au nevoie de un aport nutritiv adecvat pentru a se recupera complet.

Lar pentru cei care se întâmplă să fie în preajma unor colegi care au trecut printr-un incident traumatic, următoarele recomandări pot ajuta la o recuperare mai ușoară a acestora: ● fiți un bun ascultător dacă vi se povestește întâmplarea și nu ezitați să vă interesați despre trăirile generate de aceasta; ● evitați cu grijă orice observație critică cu privire la eventualele "imperfecțiuni" sau "greșeli" făcute de cel implicat pe parcursul evenimentului. Rezistați tentației de a scoate în evidență felul, evident mai bun, în care dumneavoastră înșivă ați fi acționat. După război, mulți viteji se arată! Mai mult, dacă cel în cauză are tendința de a se considera vinovat, încercați să-l îndepărtați de acest gând; ● dacă sunteți tratat cu iritare sau agresivitate, rezistați tentației de a replica și de a vă simți jignit. Agresiunea nu vă este decât aparent adresată; de fapt, cea "vizată" este situația creată de incident; ● încercați să fiți alături cât mai mult timp de cel traumatizat, fără a exagera, totuși, dar manifestându-vă cu simpatie atenția și disponibilitatea; ● nu încercați consolări de genul: "zi mersi că ai scăpat!", "te-ai născut a doua oară!", "bine că ești în viață, restul nu are importanță!". Astfel de afirmații nu fac decât să accentueze și să prelungească sentimentul pericolului. Este mult mai important ca persoana în cauză să fie convinsă că în prezent se află într-o situație sigură și că toate eventualele neajunsuri se vor rezolva.

Colonel dr. MARIAN POPA

cei cărora le place să se exprime în scris, este aceea de a deschide un jurnal în care să fie notate trăirile legate de experiența prin care au trecut. Scrisul este catartic, determină o detașare benefică de propriile emoții, dacă acestea sunt descrise cu sinceritate; ● nu se va uita că și cei din jur (familia, prietenii, șefii, colegii) sunt sub efectul aceluiași stres, fiecare în felul lui. De aceea o atenție aparte trebuie acordată relațiilor cu familia, care suportă un efect uneori extrem de intens de pe urma șocului celui drag. Este o atitudine greșită evitarea discutării cu membrii familiei despre situația traumatică. Pe de o parte, absența oricărei informații îi va speria și mai mult, exagerând riscul. Pe de altă parte, refuzând dialogul cu ei, cel în cauză se lipsește de un suport prețios tocmai din partea celor care sunt cei mai dispuși în a-l oferi; ● se impune multă răbdare, deoarece revenirea cere





Eurocopter TIGER

Polivalent, puternic, Eurocopter-Tiger a fost realizat prin eforturile Franței și Germaniei. Primele discuții privind construcția în comun a elicopterului au avut loc în anul 1984, iar decizia finală a fost luată la 13 noiembrie 1989.

Acordul, care inițial prevedea construirea a trei aparate neînarmate (pentru evaluarea performanțelor aerodinamice), a unui aparat configurat ca vânător de tancuri și a cinci aparate pentru misiuni mixte (de atac și recunoaștere), a avut ca prim rezultat zborul prototipului PT-1, la 21 aprilie 1991, urmat de zborurile altor prototipuri, până la 21 februarie 1997.

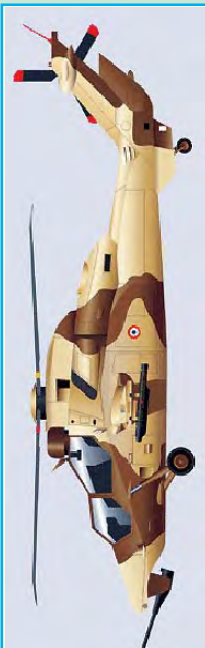
Încercări statice de verificare a vibrațiilor, redesenări ale fuzelajului, verificări ale integrării echipamentelor de bord, alte încercări în zbor efectuate au culminat cu lansarea, de către prototipul PT-5, în luna mai 1997, a rachetei HOT-2.

Au fost verificate, de asemenea, posibilitățile de operare a elicopterului în condiții arctice, prin participarea la exerciții în Suedia a variantei PT-4, echipată cu tren de aterizare pe schiuri, necesar decolării/aterizării din terenuri înzăpezite, la temperaturi de până la -30°C.

Reducerea constantă a bugetelor destinate apărării din țările participante la proiect a făcut ca intrarea efectivă în serviciu a elicopterului Eurocopter-Tiger să aibă loc abia în anul 2001.

Varianta PT-4, echipată cu tun de bord, rachete aer-aer MISTRAL și rachete nedirijate, s-a transformat în varianta corespunzătoare cerințelor franceze de sprijin și escortă Tiger HAP, iar varianta PT-5, echipată cu rachete aer-aer STINGER, a devenit Tiger UHT/HAC, conform cerințelor germane de sprijin în luptă și multirol.

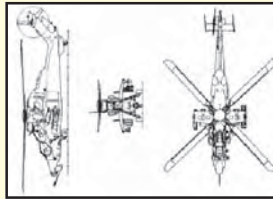
Franța intenționează să comande 115 aparate Tiger HAP și 100 de aparate Tiger HAC, iar Germania - 211 aparate Tiger UHT. Livrările au început în anul 2001, urmând a se desfășura până în deceniul al doilea al secolului XXI.



Tiger HAP

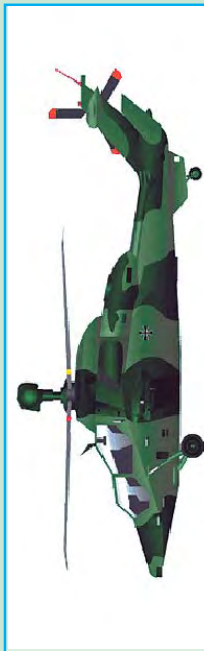
Este destinat sprijinului aerian pe timp de zi și de noapte, operațional inclusiv în condiții NBC. Încă din faza de dezvoltare a proiectului, au fost luați în calcul trei parametri definiții: posibilitatea de descoperire de către inamic cât mai redusă (atât vizual și radar, cât și în infraroșu); eficiența maximă a armamentului și a sistemului de control al focului (cu eforturi minime din partea echipajului); costuri de exploatare cât mai reduse.

Este echipat cu un tun de bord calibrul 30 mm. I se pot acroșa atât rachete nedirijate de calibrul 68 mm, cât și rachete inteligente aer-aer MISTRAL. Sistemul de control al focului este controlat de echipamente TV și în infraroșu. Avionica este completată de display-uri color multifuncționale și sisteme de avertizare radar/laser.



CARACTERISTICI TEHNICO-TACTICE

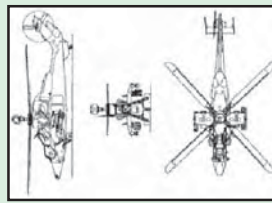
- ◆ **Lungimea:** 14,8 m (15,0 m inclusiv tunul de bord, pentru varianta HAP), respectiv 15,8 m cu rotorul în mișcare;
- ◆ **Înălțimea:** 3,83 m (5,20 m în varianta UHT/HAC);
- ◆ **Diametrul rotorului principal:** 13,00 m;
- ◆ **Anvergura (fuzelaj și grinzi de acroșare):** 4,52m;
- ◆ **Greutatea maximă:** 5.925 kg;
- ◆ **Echipajul:** 2 persoane în tandem (pilot și gunner);
- ◆ **Încărcătura maximă:** 1.800 kg (1.650 kg în varianta UHT/HAC)
- ◆ **Propulsia:** două motoare MTR 390;
- ◆ **Puterea motoarelor la decolare:** 958 kW;
- ◆ **Puterea motoarelor în regim continuu:** 873 kW;
- ◆ **Viteza de croazieră:** 280 km/h (260 km/h în varianta UHT/HAC);
- ◆ **Autonomia de zbor:** 800 km.



Tiger UHT/HAC

Elicopter multirol. Echipat cu un tun de bord aer-aer calibrul 12,7 mm. Dispune de senzori multipli din generația a doua Euromep Osiris (FLIR, TV și laser), situați deasupra rotorului principal, precum și de senzori FLIR destinați pilotajului, situați în „nasul” aparatului.

Elicopterul este înzestrat cu rachete aer-aer STINGER și rachete nedirijate calibrul 68 mm, acestea din urmă conferind aparatului capabilități de sprijin aer-sol.



**Pagini realizate de
ADRIAN SUL TANOIU**

Primul Eurofighter simplă comandă a fost livrat Luftwaffe

La 14 februarie 2005, a fost înregistrată livrarea către Luftwaffe a primului avion de luptă Eurofighter simplă comandă, avion destinat operațiilor aeriene.



Acesta se alătură, astfel, celor 8 aeronave Eurofighter dublă comandă destinate antrenamentului piloților, aflate deja în înzestrarea Forțelor Aeriene Germane.

Primul avion Eurofighter simplă comandă a fost recepționat în data de 29 decembrie 2004 de către Forțele Aeriene Spaniole.

Avionul, echipat cu tehnologie de ultimă generație, va deveni în perioada următoare o componentă esențială a sistemului de apărare aeriană în Germania, Marea Britanie, Spania și Italia.



AS 565 MB Panther

Bulgaria va achiziționa 12 elicoptere Cougar și 6 Panther

Recent, a fost semnat, la Sofia, contractul între Ministerul Apărării al Bulgariei și compania Eurocopter privind achiziționarea de către partea bulgară a 12 elicoptere de tipul AS 532 AL Cougar și 6 de tipul AS 565 MB Panther.

Livrarea celor 18 elicoptere se va desfășura pe o perioadă de 3 ani, primele 3 elicoptere urmând a intra în dotarea armatei bulgare la sfârșitul anului 2006.

Aparatele Cougar vor intra în înzestrarea Forțelor Aeriene Bulgare și vor participa atât la misiuni tactice de transport, cât și la misiuni de salvare și supraveghere.

AS 532 AL Cougar



Dacă va fi necesar, acestea vor putea fi puse la dispoziția NATO în teatrele de operații sau vor participa la misiuni sub egida Națiunilor Unite.

Elicopterele Panther vor înzestra Forțele Navale Bulgare, urmând a fi utilizate în misiuni de supraveghere, căutare și salvare pe mare. De asemenea, în cazul unui conflict, vor putea fi utilizate atât în lupta antisubmarin, cât și în operațiuni la suprafață.

Achiziționarea elicopterelor face parte din procesul de restructurare a Armatei Bulgare, ca urmare a integrării țării în NATO.

Exercițiul AIREX 2005, desfășurat la sfârșitul lunii ianuarie în Franța, a reprezentat ultimul test înaintea intrării forțelor armate franceze în structura NRF (NATO Response Force). Cu această ocazie, Armée de l'Air – aviația militară franceză – și-a demonstrat capacitatea de reacție și de conducere a operațiilor aeriene la nivel internațional.

La exercițiu a participat și un detașament pe linie de stat major din cadrul Royal Air Force, acesta având un

AIREX 2005

rol important în modul de conducere a acțiunilor tactice planificate.

AIREX 2005 a fost considerat un succes și, totodată, o repetiție utilă, având în vedere faptul că la 1 iulie 2005 Franța va deveni națiunea conducătoare în cadrul NRF pentru o perioadă de 6 luni, urmând ca în ianuarie 2006, aceasta să predea ștafeta Marii Britanii.

FORȚELE AERIENE CANADIENE MODERNIZEAZĂ CF-18 HORNET



Compania Boeing și Ministerul Canadian al Apărării au semnat, la 18 februarie 2005, contractul privind faza a doua de modernizare a avionului CF-18 HORNET.

Un număr de 80 de avioane CF-18 HORNET aparținând Forțelor Aeriene Canadiene, aflate la jumătatea perioadei de exploatare, sunt supuse în prezent unui amplu proces de modernizare pentru a putea fi menținute în serviciul operațional până la sfârșitul anului 2017.

Valoarea aproximativă a programului depășește suma de 2 miliarde de dolari, iar procesul de modernizare se va derula în mai multe etape. Avionul va fi dotat cu un nou radar, cu un nou sistem de comunicare și poziționare globală prin satelit, sistem de vedere în infraroșu pe timp de noapte, rachete aer-aer și aer-sol de ultimă generație, panou de control modern, sistem de contramăsură electronică etc.

Aceste capacități vor face din CF-18 HORNET una din componentele de bază ale sistemului de apărare aeriană a Americii de Nord, conform acordului NORAD. De asemenea, va participa la misiuni de menținere a păcii sub conducerea NATO și UE.

"GOLFUL 2005"

În perioada 19 februarie – 12 martie 2005 s-a derulat, în Emiratele Arabe Unite, exercițiul internațional "GOLFUL 2005".

Patru avioane Mirage 2000-D și patru Mirage 2000-S aparținând Forțelor Aeriene Franceze au fost

deplasate la d'Al Dhafrah. "GOLFUL 2005" este un exercițiu desfășurat în baza acordului de cooperare dintre Franța și Emiratele Arabe Unite, în vederea realizării interoperabilității între cele două forțe aeriene pentru a participa la misiuni comune de menținere a păcii.

RAYTHEON MODERNIZEAZĂ RACHETELE PATRIOT

La începutul lunii februarie a.c., în cadrul unui test desfășurat în poligonul de lansare a rachetelor White Sands, două rachete Patriot GEM-T au interceptat și au distrus două avioane fără pilot. Lansările au fost planificate în vederea testării noilor rachete Patriot.



Dintr-un număr de 376 de rachete Patriot PAC-2 ce trebuiau modernizate, de compania Raytheon, în configurația GEM-T, 230 au fost deja livrate armatei americane. Configurația GEM-T este mai economică și mai fiabilă în comparație cu configurația PAC-2, atât datorită costurilor mai mici de întreținere, cât și noilor capacități rezultate în urma programului de modernizare.

Bombardiere rusești pentru China

Șeful Forțelor Aeriene Ruse a anunțat, în cursul lunii ianuarie, faptul că Rusia ar putea vinde Chinei mai multe bombardiere de tipul Tu-22M3 și Tu-95.

Acest anunț vine la puțin timp după ce Rusia și China și-au anunțat intențiile de a susține un exercițiu militar comun, în cursul acestui an, pe teritoriul

Chinei. Discuțiile pe această temă au avut loc cu ocazia vizitei ministrului rus al apărării, Serghei Ivanov, la Beijing, de la sfârșitul anului trecut, în contextul în care Uniunea Europeană a decis să nu ridice embargoul impus Chinei în 1989 privind exportul de armament.

Această decizie a reprezentat o oportunitate pentru Rusia de consolidare a relațiilor cu China, în special în privința livrării de armament și tehnologie militară.



În perioada 08–14 ianuarie 2005, Forțele Aeriene ale Marii Britanii și Canadei au participat la exercițiul anual FROZEN STAR, desfășurat în regiunea Goose Bay (Canada).

Scopul acestui exercițiu a fost acela de a oferi echipajelor, inginerilor și personalului de la sol posibilitatea antrenării în condiții climatice foarte scăzute. Trebuie subliniat faptul că, la începutul lunii ianuarie, temperatura în Goose Bay a atins un minim de -45°C .

În aceste condiții, trupele parașutate în zona de antrenament au fost obligate să apeleze la tehnici de supraviețuire în condiții extreme: vânat, deplasări cu snowmobilul și pe schiuri etc.



FROZEN STAR 2005

Dezvoltat de către KAI (Industria Aerospațială Sud-Koreeană) sub asistență Lockheed Martin, avionul școală T-50 Golden Eagle este destinat antrenării piloților studenți pentru trecerea pe avioanele de luptă supersonice.

În prezent, Forțele Aeriene ale Republicii Korea (ROKAF) conduc programul de testare în zbor a avionului la baza aeriană Sacheon. Până acum, toate testele



efectuate au corespuns așteptărilor oficialilor, astfel încât, este posibil ca până la sfârșitul anului primul avion să fie livrat ROKAF.

T-50 Golden Eagle

În luna ianuarie, șeful statului major al Forțelor Aeriene ale Republicii Korea, generalul Lee Han-ho, a efectuat un zbor-test cu avionul T-50. Generalul a fost impresionat de capacitățile avionului, felicitând cu această ocazie echipa care a lucrat la dezvoltarea proiectului.



Tornado GR4 – aterizare forțată

Un avion de tipul Tornado GR4 din cadrul Escadrilei 12 a Royal Air Force cu baza la Lossiemouth, Scoția, a aterizat forțat în data de 21 februarie, datorită unei probleme apărute în timpul zborului.

În urma aterizării avionul a luat foc, însă reacția rapidă a echipei de intervenție în astfel de situații a condus la stingerea rapidă a incendiului și la salvarea aeronavei și a celor doi membri ai echipajului.

O echipă de specialiști va analiza cauzele care au determinat incidentul aviatic.

**FORȚELE AERIENE RUSE
"PARIAZĂ" PE SU-27 MODERNIZAT**

Un număr de 7 avioane de luptă Su-27 modernizate au fost livrate, de curând, împreună cu întregul echipament de mentenanță și noul arsenal, Forțelor Aeriene Ruse.



Deși se așteaptă recepționarea a peste 200 de Su-27 modernizate în următorii ani, în paralel vor fi demarate și procedurile de producție ale celei de-a cincea generații de avioane de luptă, conform generalului Mikhaylov.

Su-27 modernizat este un avion de luptă multifuncțional, adaptat oricăror condiții meteo și echipat cu rachete aer-sol de mare precizie. "Deși este cel mai modern avion de care dispunem, în urma modernizării costurile de întreținere au scăzut

substanțial. De asemenea, resursele existente permit exploatarea acestui avion pentru o perioadă de cel puțin 13 ani", a declarat șeful Forțelor Aeriene Ruse, generalul-colonel Vladimir Mikhaylov.

Conform agenției de știri MosNews, Rusia a testat, de curând, o rachetă balistică ce ar putea face nefolositor proiectul american "Războiul Stelelor".

Scot Ritter, un inspector american în probleme de armament, a declarat că racheta balistică mobilă SS-27 Topol-M dispune de sisteme ce o fac invulnerabilă acțiunii laserului. Astfel, sistemul de apărare cu laser al SUA – un program care oricum este în urmă – ar fi deja depășit. Pe lângă manevrabilitatea sporită a rachetei, care este capabilă să lanseze trei încărcături nucleare și patru capcane de protecție, posibilitățile de interceptare sunt reduse și datorită faptului că aceasta se prăbușește în faza terminală a zborului.

În replică, purtătorul de cuvânt al Agenției de Apărare cu Rachete a SUA, Rick Lehner, a declarat că scopul agenției sale este să neutralizeze "cele mai rudimentare rachete pe care le dezvoltă Coreea de Nord și Iran. Posibilitatea ca Teheranul și Phenianul să achiziționeze rachete SS-27 Topol-M este necunoscută pentru noi".



**"Războiul stelelor",
amenințat
de noua rachetă
rusească TOPOL**

La sfârșitul lunii ianuarie, la Baza Aeriană Edwards, oficialii echipei de testare a sistemului aviatic de luptă fără pilot X-45A au efectuat cu succes un transfer de comandă și control folosind capacitățile liniei de ochire a două drone (avioane fără pilot).

Testul de zbor "linia de ochire" a relevat fiabilitatea programului software Black 3 privind capacitățile tactice de comandă și control ale avionului X-45A. Astfel, o dată ce pilotul de bază a lăsat libere comenzile sistemului, pilotul din zona de responsabilitate sau din zona de luptă, aflat la o distanță de

**X-45A a trecut testul
"linia de ochire"**



până la 900 de mile, va prelua controlul ambelor avioane. După încheierea misiunii, comanda și controlul avioanelor vor fi transferate înapoi pilotului de bază.

Cu toate că recentele zboruri au testat programul Block 3, datorită căruia X-45A poate zbura autonom în misiuni coordonate cu o singură țintă, oficialii Agenției de Cercetare Avansată a Proiectelor de Apărare au declarat că așteaptă livrarea programului Block 4, care va mări capacitățile avionului, astfel încât acesta să poată urmări în timpul misiunii ținte multiple.

**SISTEMUL DE RACHETE ISKANDER
PROVOACĂ FUM FĂRĂ FOCI**



Rusia nu poartă discuții cu Siria în vederea vânzării sistemului de rachete Iskander – susține ministrul rus al apărării, Serghei Ivanov. "Nu există nici un fel de discuții între Rusia și Siria cu privire la livrarea unor astfel de rachete. Astfel de discuții nu au loc" – a declarat Ivanov în cadrul vizitei efectuate, la jumătatea lunii ianuarie, în Statele Unite.

Washingtonul a abordat acest subiect datorită tensiunilor diplomatice ivite între Rusia și Israel în urma unor rapoarte conform cărora Rusia plănuiește să vândă sistemul de rachete Iskander Siriei. În cazul în care ipoteza s-ar confirma, gama de rachete pe care le deține i-ar permite Siriei să lovească ținte de pe tot teritoriul Israelului.

Între timp, Ivanov a subliniat că vânzările rachetelor în discuție nu apar sub nici o restricție internațională. "Aceste rachete nu sunt acoperite de nici o restricție sau obligații internaționale asumate de Rusia. Nu există restricții asupra livrării lor către state străine", a declarat ministrul rus al apărării.

Nou centru de sprijin aviatic în Alabama

La 17 ianuarie 2005, EADS a semnat un angajament pentru investiții și expansiune industrială în Mobile, Alabama (SUA).

În acest sens, EADS CASA va face o investiție inițială de 1 milion de dolari pentru construirea unei noi baze aviatic. Centrul va avea inițial 30 de angajați și va sprijini Paza de



Coastă pentru trecerea în serviciul activ al avionului de patrulă maritimă CN-235. De asemenea, va asigura instru-

irea, cu ajutorul simulării pe computer a personalului Pazei de Coastă și a personalului auxiliar. O altă misiune va fi aceea de a aproviziona cu piese de schimb primare depozitul și centrul de service pentru avioanele aparținând EADS CASA ce operează în America de Nord.

Avioanele CN-235, care au fost achiziționate pentru misiunile de patrulă maritimă ale Pazei de Coastă, vor deveni un element important al programului Deepwater, program destinat consolidării securității Statelor Unite.



Elicoptere AS 532 UL Cougar pentru Spania

Compania Eurocopter a livrat, de curând, Ministerului Apărării din Spania, două aparate AS 532 UL Cougar, versiunea VIP. Acestea vor face parte din Escadrila 402 a Forțelor Aeriene Spaniole cu baza la Cuatro Vientos, la sud de Madrid, și se vor alătura flotei existente de 4 elicoptere AS 332 M1 și două AS 332 B Super Puma destinate transportului oficialităților.

Contractul, în valoare de peste 33 milioane de dolari, acoperă costul elicopterelor, serviciul de mentenanță al acestora și antrenarea piloților.

Milionarul american Steve Fosset a devenit prima persoană din lume care a efectuat un zbor non-stop, singur la bordul unui avion, în jurul Pământului.

După 67 de ore de la decolare, Steve Fosset a reușit să-și ducă la bun sfârșit periplusul individual, aterizând cu avionul ultrașor Virgin Atlantic GlobalFlyer pe aceeași pistă din Kansas, de unde începuse aventura.

Avionul lui Steve Fosset – un om care a bătut până acum peste 100 de recorduri, în diverse domenii – a urmat un traseu care l-a purtat peste Atlantic, nordul Africii, Asia și Pacific.

Ocolul Pământului în 67 de ore

A fost o probă fizică remarcabilă, Fosset furând de câteva ori doar o picoteală de câteva minute, hrănindu-se cu numai 12 milkshake-uri și făcându-și nevoile în sticle.

Aventura a fost la un pas de eșec, în momentul în care, pe la jumătatea traseului, s-a descoperit că aparatul a consumat la decolare mult mai mult combustibil decât se estima, și s-a pus problema abandonării tentativei. În final, GlobalFlyer a fost ajutat de vânturile de altitudine foarte puternice, care i-au permis să facă economie de combustibil, în condițiile în care a zburat cu o viteză de aproximativ 600 kilometri pe oră, la o altitudine de peste 13.000 de metri.

“Sunt cu adevărat norocos.

Mi-am împlinit visul”, a declarat milionarul în vârstă de 60 de ani, destins și vizibil încântat de faptul că este aplaudat îndelung de sutele de persoane adunate pe aeroport.

Zborul a fost finanțat de omul de afaceri britanic Richard Branson, “complice” al lui Fosset în mai multe aventuri, afaceristul dorind să testeze materialele compozite ultrașoare cu scopul de a reduce greutatea și, implicit, consumul de carburant al avioanelor de linie.



SUEDIA VA TESTA RACHETA METEOR



Echipele suedeze destinate testării rachetei aer-aer Meteor va începe pregătirile pentru testarea armei în luna mai, urmând ca în octombrie să fie efectuată prima lansare. În urma analizării parametrilor, va fi efectuată o a doua tragere, în interval de o lună de la prima testare.

Lansările vor avea loc în poligonul Vidsele, cu ajutorul a patru avioane de tipul Gripen. Acestea vor fi dotate cu un sistem de contramăsură electronică destinat special testării capacităților rachetei aer-aer Meteor.

Pagini realizate de locotenent MIRCEA BARAC

PORTAVIONUL "CHARLES DE GAULLE"

În ultimii ani, Forțele Navale Franceze au trecut printr-o importantă etapă de modernizare. În ceea ce privește aeronavele învechite, acestea au fost retrase din uz, (F-8P "Crusader", Etendard IVM și Brequet 1050 "Alize"). Pentru a înlocui tipurile mai sus menționate, Rafale M a fost ales ca un competitor mai mult decât bun pentru Eurofighter și Joint Strike Fighter (JSF). În ciuda intrării în serviciu a avioanelor Rafale M, Super Etendards au suferit un program extins de modernizare, ceea ce le va da posibilitatea de a folosi proiectile ghidate prin laser. Super Etendards upgradat poartă acum numele de SEM – Super Etendards Modernisé.

Chiar dacă nu este de producție franceză, avionul de tip E-2C Hawkeye a intrat în înzestrarea Forțelor Navale Franceze. E-2C este folosit ca platformă de Avertizare Aeropurtată Timpurie (AWACS), misiunea sa principală fiind recunoașterea avioanelor inamice ce ar putea reprezenta o amenințare pentru portavion sau alte obiective strategice.

Următorul pas al modernizării a fost scoaterea din uz a navelor învechite. Portavionul "Foch" a fost retras, după 40 de ani de activitate, în anul 2000, fiind înlocuit de noul și modernul portavion CVN "Charles de Gaulle". Inițial, vasul a fost botezat "Richelieu", dar, din rațiuni politice, a fost redenumit "Charles de Gaulle", după faimosul general francez din cel de-al doilea război mondial. Această hotărâre s-a luat



în timpul perioadei politice a lui Jacques Chirac, în anii '80.

Construcția portavionului "Charles de Gaulle" a început în mai 1984, la Brest, pe coasta franceză. Nava a intrat în serviciu în anul 2000, după o largă serie de teste ce au început în ianuarie 1999. În timpul perioadei de testare au apărut o serie de probleme. Drept urmare, puntea de decolare-aterizare a fost lungită cu 4,4 metri pentru a putea opera noile E-2C Hawkeye, astfel încât, după aterizare, puntea să poată fi eliberată rapid pentru următoarele avioane. Pentru această modificare portavionul a trebuit să reentre la docurile din Brest. El a devenit pe deplin operațional în mai 2001. În decembrie 2001 a părăsit apele teritoriale franceze pentru a participa la Operațiunea "Enduring Freedom", de luptă împotriva terorismului internațional, fiind staționat în Golful Arab.

Vechiul portavion "Foch" a fost achiziționat de Guvernul Braziliei în septembrie 2000, fiind rebotezat "Sao Paulo" de către Forțele Navale Braziliene. Alt portavion francez, "Clemenceau", a fost retras în 1997.

În momentul intrării în serviciu a lui "Charles de Gaulle", în anul 2001, Forțele Navale Franceze au deschis o nouă eră din lunga lor istorie, cu un portavion supermodern, depășind astfel cu mult celelalte forțe navale din Europa. Forțele Navale Regale, de exemplu, au în dotare trei portavioane – HMS "Invincible", HMS "Illustrious" și HMS "Ark Royal". Acestea operează cu avioane Harrier și Sea Harrier, avioane de tip VTOL (Vertical Take Off and Landing), aceasta însemnând că pot decola și ateriza vertical sau pot folosi catapulta care există la capătul punții de decolare-aterizare. Forțele Navale ale Spaniei au un singur portavion, "Principe

de Asturias", care utilizează, de asemenea, aeronave de tip VTOL, în acest caz EAV-8B Matador, construite după licență Sea Harrier. Ultima țară europeană care mai deține un portavion este Italia, Forțele Navale Italiene având în înzestrare portavionul "Giuseppe Garibaldi", acesta fiind din aceeași clasă cu portavioanele Marii Britanii și Spaniei. În comparație cu portavioanele menționate mai sus, "Charles de Gaulle" este de două ori mai mare.

"Charles de Gaulle" va fi cea mai importantă navă a Forțelor Navale Franceze în anii următori. Există planuri pentru construirea unui al doilea portavion, cu aceleași caracteristici, ce ar putea fi operațional în 2010–2015, dar costul uriaș al portavionului "Charles de Gaulle", de aproximativ 3 miliarde de euro, va fi hotărâtor în luarea acestei decizii.



Propulsie nucleară

Franța este, la ora actuală, singura țară în afară de Statele Unite care deține un portavion nuclear în serviciu. Forțele Navale Americane (US Navy) au în dotare nouă portavioane de acest tip, cel de-al zecelea urmând să fie gata până în 2009. Portavioanele americane fac parte din clasa Nimitz și sunt echipate pentru multiple misiuni de luptă. Primul submarin din această clasă, USS "Nimitz", a intrat în serviciu în 1975, iar ultimul, USS "Ronald Reagan", în iulie 2003. Lucrările pentru cel de-al zecelea și ultimul din clasa Nimitz, portavionul USS "George H. W. Bush", au început în septembrie 2003, fiind planificat a intra în serviciu în 2009.

De pe aceste portavioane americane se operează cu următoarele aeronave: avioane – F-14D Bomcats, F/A-18 Hornet, S-3B Viking, E-2C Hawkeye și EA-6B





Prowler; elicoptere – SH-60F și HH-60H Seahawks. Atât avioanele F-14D, cât și cele S-3B Viking sunt în curs de retragere, fiind înlocuite cu F/A-18 E/F SuperHornet.

De pe portavionul "Charles de Gaulle" poate opera o flotă de peste 40 de aeronave, de la elicoptere la avioane de luptă cu reacție, acesta având o punte de 12.000 metri pătrați. Transportă elicoptere de tip SA-319B Alouette III, SA-365F Dauphin, AS-656 MA Panther și Westland "Lynx"; avioane de vânătoare: Rafale M și Super Etendards; avioane de avertizare aeropurtată timpurie (AWACS): E-2C Hawkeye. Pe viitor, se vor folosi și elicopterele de fabricație europeană NH-90.

Piesa de rezistență a Forțelor Navale Franceze rămâne totuși Super Etendards, ce va fi în serviciu cel puțin până în 2010, după recenta sa modernizare. Super Etendards Modernisé poate îndeplini și misiuni de recunoaștere aeriană, misiuni îndeplinite anterior de Etendards 4M. Super Etendards este în prezent în serviciul a două escadrile de la Baza Aeriană Navală Landiviseau (Bretagnia), dar se crede că în cele din urmă vor fi înlocuite cu peste 60 de avioane Rafale M.

Dispozitiv cu laser pentru apunțare

"Charles de Gaulle" este singurul portavion european cu un sistem de decolare-aterizare convențional, porta-



vioanele britanice, spaniole și italiene sunt potrivite numai pentru avioane cu decolare-aterizare pe verticală, de pe acestea acționând în principal avioane Sea Harrier și AV-8, împreună cu diverse elicoptere pentru misiuni de salvare. Aceste portavioane sunt inferioare din punct de vedere al dimensiunilor și al numărului de avioane transportate față de "Charles de Gaulle". Pentru aterizare pe "Charles de Gaulle" se folosește DALAS (Dispositif d'Aide a l'Appontage au Laser System), sistem de apunțare cu ajutorul laserului. Acest dispozitiv determină cu precizie poziția aeronavei și oferă ofițerului cu aterizarea date exacte, pentru ca acesta să ghideze pilotul pe panta de aterizare către navă. Sunt trei culori folosite de DALAS:

verde – panta de aterizare este corectă, portocaliu – ușor în afara pantei, roșu – panta este greșită. Pe această bază ofițerul cu aterizările poate decide dacă un avion trebuie să rateze și să încerce o nouă aterizare. Sistemul DALAS de ghidare a aterizării cu ajutorul laserului este un instrument deosebit de folositor atât pentru pilot, cât și pentru ofițerul cu aterizările.

"Sea Trails – 2004"

La sfârșitul lui octombrie 2004, în cadrul exercițiului "Sea Trails – 2004", s-a efectuat brevetarea piloților de pe Super Etendards.

La 24 octombrie 2004, "Charles de Gaulle" a părăsit portul Toulon, din sudul Franței, având la bord 12 avioane Super Etendards, două Hawkeye, un Alouette III și două elicoptere Dauphin. În timpul acelei săptămâni, aeronavele Super Etendards au zburat atât ziua, cât și noaptea. Exercițiul a avut loc la 50 de mile depăr-

tare de coasta Toulonului, ieșirile zilnice constând în două-trei valuri de Super Etendards. Înaintea lor decola un E-2C Hawkeye împreună cu "PEDRO" – elicopterul de salvare care este în alertă în timpul decolărilor și aterizărilor, E-2C Hawkeye monitorizând tot traficul aerian din vecinătatea navei.

În timpul acestui exercițiu au fost simulate atacuri cu Mirage 2000, de la Escadrila Istres le Tube, și cu A-4 Skyhawk aparținând Aviation Defence Service, o companie civilă angajată de Ministerul Apărării Francez pentru diferite scopuri, cum ar fi tractarea țintelor sau războiul electronic. Super Etendards-urile de pe "Charles de Gaulle" au avut misiunea de a apăra portavionul de avioanele "inamice".

Misiunile de zbor aveau loc de la ora 10 dimineața până la miezul nopții, în funcție de condițiile meteorologice. În timpul fiecărei zile, cel puțin cinci Super Etendards erau lansate de pe cele două catapulte de la bordul portavionului,



catapulte ce au posibilitatea să lanseze un avion la fiecare 30 de secunde.

Planuri de viitor

Forțele Navale Franceze plănuiesc construirea unui al doilea portavion care să intre în serviciu în 2010-2015, dar au anunțat și realizarea, în parteneriat cu Royal Navy, a unui nou portavion, care nu va face parte din aceeași clasă cu "Charles de Gaulle", ci va fi unul propulsat convențional. Prezența Franței în apele internaționale pare asigurată după participarea la operațiunea "Enduring Freedom". În 2005 va participa la diferite exerciții internaționale din toată lumea, afirmând capabilitatea Franței în teatrele internaționale, cu "Charles de Gaulle" având posibilitatea de a lovi oricând și oriunde.

Material asigurat de PAUL KIEVIT și CARLO KUIT de la "Bronco Aviation"

În mijlocul unei tranziții dificile

FORȚELE AERIENE BULGARE

Bulgaria a fost integrată în NATO în martie 2004. Pentru aceasta, între anii 1999 și 2003, Forțele Aeriene Bulgare au suferit un amplu proces de reorganizare și restructurare, în urma căruia doar o treime din bazele aeriene, un sfert din flota de avioane și mai puțin de o treime din personalul care compunea Bulgarski Voennovazdushni Sili (FAB) în anul 1997 au supraviețuit.

Obstacole de natură organizațională, politică și tehnologică au întârziat atât procesul de modernizare și înlocuire a flotei, cât și îmbunătățirea instrucției de luptă a echipajelor de zbor. Depășirea acestor probleme ar putea transforma Forțele Aeriene Bulgare într-o structură de mici dimensiuni, dar cu posibilități de acțiune sporite, capabilă să fie un partener viabil în cadrul structurilor aeriene ale NATO.



Se așteaptă noi restructurări între 2005 – 2006

Statul Major al Forțelor Aeriene Bulgare are în subordine Comandamentul Apărării Aeriene, Comandamentul Aviației Tactice și o bază de instrucție. Comandamentul Apărării Aeriene este format dintr-o bază aeriană de luptă, trei brigăzi de rachete sol-aer și o brigadă radiotehnică; Comandamentul Aviației Tactice are în compunere trei baze aeriene (de atac, de elicoptere și de transport); Baza de Instrucție se subordonează direct Statului Major al FAB și dispune de o structură activă și una non-operațională.

Dezvoltarea Forțelor Aeriene ca parte componentă a Forțelor Armate Bulgare a urmat îndeaproape deciziile conducerii politice a țării din anii 1999–2000. Astfel, Bulgaria s-a angajat într-o schimbare decisivă, prin aderarea la structurile NATO. Un inventar descrescător, combinat cu micșorarea numărului personalului și a bugetului, arată că armata bulgară înfruntă provocări serioase. Nu numai că va trebui să asigure suveranitatea națională într-un mediu militar și politic complex, în Balcani, dar va trebui, de asemenea, să se conformeze standardelor impuse de statutul de membru NATO.

Până în prezent, transformarea Forțelor Aeriene Bulgare s-a concretizat în restructurarea forțelor, modernizarea infrastructurii terestre, cursuri de perfecționare a unei limbi străine și o



“Nemuritorul” MiG-21, într-o misiune de supraveghere a spațiului aerian

modernizare, deocamdată limitată, a flotei aviatice existente.

Flota avioanelor de luptă, la răscruce

Forțele Aeriene Bulgare dispun în prezent de o flotă de 20 avioane MiG-21bis/Ums și 20 de avioane de vânătoare MiG-29. Utilizarea acestora se află însă la un nivel destul de scăzut, din cauza lipsei motoarelor de schimb, precum și a altor piese importante. Ambele tipuri de aeronave se află în serviciu la baza aeriană de la Graf Ignatievo. Aceasta este singura bază aeriană de luptă a FAB, iar din 29 martie 2004, a reprezentat cea mai mare contribuție a Bulgariei la Sistemul NATO de Extindere a Apărării Aeriene. Aici, două avioane MiG-29 și două MiG-21bis sunt

ținute în stare de alertă permanentă, fiind puse la dispoziția centrului regional al NATO pentru operațiuni aeriene combinate din Larissa, Grecia. Acest lucru se realizează prin intermediul Centrului Operațional de Supraveghere Aeriană (ASOC).

În septembrie 2004, Forțele Aeriene Bulgare anunțau că modernizarea avionului MiG-29 era încă privită ca o prioritate, cu toate că nu se făcuseră pași importanți în această direcție. Deși oficialii bulgari consideră că MiG-29, în forma sa inițială, nmodernizată, ar putea fi adecvat apărării aeriene, discuțiile cu compania RSK MiG asupra continuării lucrărilor de modernizare și extinderii duratei de viață urmau să fie reluate la sfârșitul anului 2004. Programul de extindere a duratei de viață a estimat un ciclu de utilizare a avioanelor de 40 de ani și 4.000 ore de zbor (cifrele inițiale pentru MiG-29 erau de 20 de ani și 2.000 ore de zbor).



Patrulă de elicoptere româno-bulgară, într-un exercițiu de antrenament în comun

Într-o primă etapă a proiectului de modernizare, proiect în valoare de 65 milioane dolari, compania rusă trebuia să furnizeze 6 avioane cu durată de viață (resursă) extinsă în ianuarie 2003. La puțin timp după semnarea contractului însă, se presupune că au apărut o serie de probleme, precum și o atitudine neglijentă a RSK MiG în



Cu o avionică modernă, MiG-ul 29 ar putea reprezenta una din soluțiile de viitor ale Forțelor Aeriene Bulgare

ceea ce privește îndeplinirea obligațiilor sale contractuale.

În aceste condiții, agerul, dar demodatul MiG-21 este încă cel mai folosit avion de luptă în Bulgaria. Însă zilele acestuia sunt numărate, întrucât actualele limite de viață ale motorului și disponibilitatea pieselor de schimb ar permite ca activitatea normală de zbor să continue numai până la finele anului 2006.

În ceea ce privește avioanele MiG-23, acestea au fost scoase din uz în noiembrie 2002, după îndelungi discuții. Decizia a fost întrucâtva surprinzătoare, având în vedere că, în acel moment, aproximativ 20 de avioane erau menținute în stare de funcționare pentru zbor și exista și un grup de piloți bine antrenați. Mai mult, un număr de șase avioane MiG-23MLD și două avioane MiG-23UB beneficiaseră de un program de prelungire a duratei de viață, cu costuri reduse, în anul 2001-2002, care le-a redat capacitatea de a mai funcționa încă trei ani. Retragera avionului MiG-23 a marcat, totodată, sfârșitul operațiunilor active de la baza aeriană din Dobroslavtzy, lângă Sofia, care s-a închis în mai 2003.

Su-25 reprezintă un alt tip important de avion din inventarul Forțelor Aeriene Bulgare. Însă discuțiile privind reducerea costurilor instituției pot duce la retragerea sa din serviciul activ mai devreme decât era planificat, probabil la finele anului 2005.

În prezent, din cele 39 de avioane Su-25 active, numai câteva sunt folosite, deși în anul 2003

șase aeronave (patru simplă comandă și două dublă comandă) erau programate să treacă printr-o modernizare la scară mică pentru a fi compatibile cerințelor NATO și ICAO, deoarece fuseseră solicitate să ia parte la exerciții și misiuni în străinătate. Compania Radom, din Israel, a fost aleasă pentru a fi integratorul de sistem. Însă procesul de modernizare a fost întârziat considerabil din cauza dificultăților exportului din SUA a unor componente aviatice, lucrările fiind reluate în august-septembrie 2004.

Dacă ne referim la flota de avioane Su-22, problemele de logistică ar fi principala cauză invocată pentru justificarea retragerii acestora din serviciu, mai devreme decât era planificat. Lipsa pieselor de schimb și a motoarelor a determinat un nivel extrem de scăzut al disponibilității flotei Su-22 în perioada 2002-2003. În anul 2004, un singur avion Su-22, simplă comandă, mai era în stare de funcționare. Acesta a fost însă retras din serviciu în luna mai 2004.



Avionul de supraveghere aeriană An-30, aeronava "Open Skies" a Bulgariei

În aceste condiții, FAB au predat o mare parte din excedentul de aeronave achiziționate până în 1990 către o agenție care se ocupă cu materialul militar în surplus. Astfel, un număr de 40 avioane MiG-21, 50 de avioane MiG-23 și 10 avioane Su-22 au fost depozitate la diverse baze aeriene în 2003-2004, până la vânzarea lor către forțe aeriene străine, colecționari de avioane sau muzee. Până în octombrie 2004, vânzările către clienți



"Războinicul" Mi-24, un elicopter gata de misiune în orice moment

militari au fost foarte scăzute, vânzându-se numai două avioane MiG-23MLD și două elicoptere Mi-24D către Coasta de Fildes, în aprilie 2003.

Capabilități de transport

Flota de transport a FAB este grupată în cadrul Bazei 16 Aeriene de Transport de pe Aeroportul Sofia-Vrazhdebna, aceasta fiind reprezentată de cinci avioane AN-26 destinate transportului de materiale și de trupe, recepționate

urmează să fie vândut sau retras, la fel ca și celălalt avion Tu-134A, vândut în anul 2002.

Șapte aeronave L-410UVP/UVP-E vor asigura antrenamentul trupelor de parașutiști și vor îndeplini, totodată, rolul de avioane de legătură până în anii 2010-2012. Singurul avion An-2 aflat în serviciul FAB este în prezent folosit ca principal aparat de antrenament de către forțele de operațiuni speciale ale armatei bulgare.

În curând, două avioane An-26 și două sau trei avioane L-410UVP urmează să fie dotate cu sisteme de navigație moderne, integrate de către compania Radom, sisteme similare cu cele deja instalate pe aeronavele Su-25.

În prezent, două avioane An-26 sunt folosite la sprijinirea contingentului militar bulgar din Irak, însă această modalitate s-a dovedit a fi foarte dificilă, din cauza capacității limitate a încărcăturii și a razei de acțiune a acestor avioane Antonov, care trebuie să facă numeroase opriri de alimentare între Sofia și Bagdad. Pentru remedierea acestor neajunsuri, inițial, fusese propusă achiziționarea unui avion din clasa C-130. Ulterior, solicitarea a fost schimbată cu un avion de transport cu două motoare și cu o încărcătură de până la 10 tone. În aceste condiții, favoriți sunt LMATTS C-27J Spartan și EADS-CASA C-295. Cel dintâi a fost prezentat la Sofia, ocazie cu care FAB și surse din Statul Major General și-au exprimat în mod deschis preferința pentru Spartan, datorită design-ului său special conceput pentru misiuni tactice și operațiuni de rutină într-un mediu austër. Livrările pentru acest tip de avion vor fi făcute în a doua jumătate a anului 2005, iar even-



Su-22 a devenit legendă, o dată cu retragerea sa din serviciul activ, în anul 2004

tuala comandă se pare că va număra opt aparate de zbor.

Avioane de antrenament – singurele noi achiziții de până acum

Patru aparate L-29 au fost pilotate la baza aeriană de la Dobroslavtzy până în martie 2002, fiind folosite ca avioane de antrenament și de vânatoare. Un număr similar aeronave L-29 au fost, de asemenea, pilotate în cadrul bazei aeriene din Bezmer, în aceeași perioadă. "Veteranul" L-29 a fost în cele din urmă retras în noiembrie 2002. Expirarea duratei de viață, combinată cu lipsa fondurilor pentru procurarea pieselor de schimb, au condus la o scădere drastică și a numărului

de viață dincolo de anii 2006–2007. Nu mai puțin de 21 avioane L-39ZA au fost vândute între 2002 și 2004 unor companii private sau persoane fizice, în special din Statele Unite, în timp ce alte două au fost destinate antrenamentului structurii aeriene terestre.

În vederea formării piloților la standarde NATO, în decembrie 2003 a fost semnat un contract cu compania Pilatus pentru achiziționarea a șase avioane PC-9M de antrenament, dar și a unui avion PC-12 pentru misiuni speciale. Cele șase avioane de antrenament reprezintă doar primul lot din totalul unei comenzi de 12 avioane PC-9M.

Flota de elicoptere – multe retrageri, puține achiziții

Generalul Nikola Kolev, șeful Statului Major General al armatei bulgare, este conștient de problemele flotei de elicoptere, declarând presei în iunie 2004 că aceasta se află la un nivel critic, numai patru din cele 42 de elicoptere fiind apte de zbor. Restul se află la sol, fie din cauza lipsei pieselor de schimb, fie a duratei de timp prea mari între două revizii ale motoarelor.

Flota formată din 43 elicoptere de atac Mi-24D/V (livrată între 1979–1986 și întreținută până în

1990) a fost redusă la jumătate până în anul 2000. Conform duratei de viață a modelului Mi-24D/V, se presupunea că acest elicopter blindat, cu aripa rotativă și cu un aspect fioros, va fi în serviciul FAB până în 2006. În anul 2003 a fost concepută o extindere a duratei de viață pentru șase Mi-24V și pentru 20 Mi-24D, în vederea menținerii lor în serviciu până în perioada 2009–2012.

Aceeași schemă de modernizare a fost propusă pentru flota utilitară și de transport tactic, formată din elicoptere Mi-17. În prezent, aceasta este compusă din 18 elicoptere, comparativ cu cele 25

În ceea ce privește achizițiile, șase elicoptere Bell 206B-3 Jet Rangers sunt singurele elicoptere noi recepționate de FAB din 1990 până azi. Patru dintre acestea, cumpărate la prețul de 8,8 milioane USD, sunt configurate pentru antrenament și legătură. Aparatele Jet Rangers au fost livrate între iulie și septembrie 1999.

De asemenea, dimensiunea programului de modernizare pentru elicopterele Mi-17 va fi redusă semnificativ, întrucât Bulgaria dorește să achiziționeze noi elicoptere pentru transport. În noiembrie 2003, Eurocopter a făcut prima sa încercare de a penetra piața



Elicopterul AS 532 AL Cougar va intra, în curând, în dotarea Forțelor Aeriene Bulgare

existente în 2000. Se așteaptă ca elicopterele Mi-17 să se afle în serviciu cel puțin până în anul 2010. În cadrul flotei Mi-17 se aflau patru elicoptere de luptă Mi-17PP destinate războiului electronic achiziționate în 1989 și 1990. Până în 1999, acestea erau considerate cele mai secrete aparate de zbor din serviciul bulgar.

În ultimul timp, un număr de șase elicoptere Mi-17 și cinci Mi-24D au fost vândute unor companii intermediare locale și ruse, în timp ce un elicopter Mi-24D și-a găsit calea către consorțiul francez ATL, care intenționează să-l modernizeze.

militară bulgară, încercând să convingă autoritățile să cumpere elicoptere din Vest în locul modernizării Mi-17 și Mi-24. După ce oferta inițială de elicoptere Puma și Fennecs a fost respinsă, între Ministerul Apărării din Bulgaria și compania Eurocopter a fost semnat, de curând, un contract privind achiziționarea de către partea bulgară a 12 elicoptere de tipul AS 532 AL Cougar pentru transport, cercetare și salvare.

Pagini realizate de MIRCEA HARITON



Avionul de antrenament PC-9M, aeronava pe care se vor forma piloții militari

de avioane L-39ZA în serviciul activ, de la 35 la 12. Acestea vor rămâne operaționale în următoarea perioadă, deși va fi necesară o anumită investiție pentru modernizarea și prelungirea duratei lor



În organigrama Forțelor Aeriene Bulgare există, în prezent, trei brigăzi de rachete sol-aer

Dorm astronautii în spațiu? Da! DORM ȘI, CHIAR, SFORĂIE...

După o zi plină la locul de muncă, nimic nu este mai potrivit decât un somn odihnitor. În spațiu, astronautii se odihnesc noaptea, pentru a fi eficienți în misiunile programate pentru a doua zi. "La fel ca pe Pământ!" – am putea spune. Totuși, există câteva "mici" diferențe...

B
L
I
T
Z



- În spațiu, nu există "sus" și "jos", din cauza lipsei gravitației. Drept urmare, astronautii pot dormi în orice poziție. Cei care nu apreciază levitația nocturnă sunt sfătuiți să se ancoreze, pentru a evita incidentele din timpul somnului (a se citi cucuie și vânățăi)...

- Navetele spațiale sunt utilitate cu paturi speciale, amenajate pentru un somn confortabil în spațiu. Din păcate, există numai 4 astfel de paturi, iar echipajele sunt formate deseori din mai mult de 5 membri. Așadar, unii dintre membrii echipajului vor dormi legați de scaune sau de pereți...

- Dacă astronautii aleg să doarmă în cabina navei, vor beneficia de o priveliște încântătoare a spațiului, înainte de culcare. Însă, pe timpul unei misiuni, soarele răsare la fiecare 90 de minute, iar căldura și lumina solară sunt foarte greu de suportat...

- În fiecare dimineață, la bordul navetelor spațiale americane, deșteptarea înseamnă muzică de calitate, aleasă de Centrul de Control al Misiunii, din Houston, Texas, sau de către membrii familiilor echipajului. De acest serviciu, însă, nu beneficiază și echipajele stațiilor spațiale, acestea folosind în continuare ceasuri deșteptătoare...

Unii astronauti au raportat că, pe timpul misiunilor, au visat sau chiar au avut coșmaruri. Alții s-au plâns că nu au putut visa din cauza sforăitului colegilor lor...

Astfel a ajuns sforăitul obiect de studiu pentru specialiștii NASA. Aceștia aveau deja confirmarea faptului că pentru a sforăi nu este nevoie de gravitație, însă nu aveau date suficiente pentru a demonstra faptul că, în procesul respirației, omul inspiră și expiră o cantitate mai mică de aer, atunci când se află în spațiu.

În primăvara anului 1998, pentru a lămurii anumite aspecte legate de somnul orbital al astronautilor, NASA l-a trimis în misiune, la bordul navei Columbia, pe specialistul în medicină Dave Williams, care a demonstrat, comparând înregistrările sforăitului membrilor echipajului pe orbită și pe Pământ, precum și graficele activității cerebrale ale acestora pe timpul somnului, că somnul terestru este mai odihnitor decât cel spațial. Așadar, cercetătorii nu au făcut decât să confirme o zicală ancestrală a românilor: "Nicăieri nu-i mai bine ca acasă!"...

"Cine se culcă de vreme doarme bine!" – pare a spune astronautul Richard Linnehan, norocosul care a ocupat unul dintre cele patru paturi existente la bordul navei Columbia, în misiunea din 1998



GLOSAR DE TERMENI ȘI DEFINIȚII ◆ GLOSAR DE TERMENI ȘI DEFINIȚII

manevră – 1. Mișcare destinată să pună ambarcațiunile sau aeronave în poziție favorabilă față de inamic. 2. Exercițiu tactic efectuat pe mare, în aer, pe pământ sau pe hartă pentru a simula operațiile de război. 3. Angajarea de forțe pe câmpul de luptă care combină mișcarea cu focul efectiv sau potențial, în scopul de a se pune în poziție avantajoasă în raport cu inamicul, pentru a îndeplini misiunea încredințată.

măsurile de protecție electronică – parte a războiului electronic care cuprinde măsurile luate pentru a asigura forțelor amice o întrebuintare eficientă a spectrului electromagnetic în ciuda întrebuintării de către inamic a energiei electromagnetice în scop de contraacțiune.

mentenanță – 1. Tot ceea ce se face pentru a conserva sau a repune un lucru la punct. Acesta cuprinde: inspecția, proba, întreținerea, punerea în stare de disponibilitate, repararea, renovarea și recuperarea. 2. Toată operația de aprovizionare, de revitalizare și reparare pentru menținerea în forma necesară îndeplinirii misiunii. 3. Toată munca de rutină necesară pentru menținerea infrastructurii (instalații, construcție, sistemul de utilități) în stare de utilizare permanentă și imediată, în conformitate cu scopul pentru care a fost concepută.

mesaj – gând sau idee exprimată într-o manieră concisă în limbaj clar sau secret și redactată într-o formă adaptată transmisiei prin orice mijloc de comunicație.

misiune – expresie clară și concisă a acțiunii de executat și de urmat.

misiune aeriană – una sau mai multe aeronave pentru executarea unei sarcini special destinate.

manoeuvre – 1. A movement to place ships or aircraft in a position of advantage over the enemy. 2. A tactical exercise carried out at sea, in the air, on the ground, or on a map in imitation of war. 3. Employment of forces on the battlefield through movement in combination with fire, or fire potential, to achieve a position of advantage in respect to the enemy in order to accomplish the mission.

electronic protective measures – that division of electronic warfare involving actions taken to ensure effective friendly use of the electromagnetic spectrum despite the enemy's use of electromagnetic energy.

maintenance – 1. All actions taken to retain equipment in or to restore it to a specified condition, including inspection, testing, servicing, classification as to serviceability, repair, rebuilding and reclamation. 2. All supply and repair action taken to keep a force in condition to carry out its mission. 3. The routine recurring work required to keep a facility (plant, building, structure, ground facility, utility system, or other real property) in such condition that it may be continuously utilized, at its original or designed capacity and efficiency, for its intended purpose.

message – any thought or idea expressed briefly in a plain, coded, or secret language, prepared in a form suitable for transmission by any means of communication.

mission – a clear, concise statement of the task of the command and its purpose.

air mission – one or more aircraft ordered to accomplish one particular task.

manoeuvre – 1. Mouvement destiné à mettre des bâtiments ou aéronefs en position favorable par rapport à l'ennemi. 2. Exercice tactique effectué en mer, dans les airs, sur terre ou sur la carte pour simuler des opérations de guerre. 3. Emploi des forces sur le champ de bataille combinant le mouvement avec le feu effectif ou potentiel en vue de se mettre en position favorable par rapport à l'ennemi pour accomplir la mission donnée.

mesures de protection électronique – partie de la guerre électronique qui concerne les mesures prises pour assurer aux forces amies un emploi efficace du spectre électromagnétique malgré l'utilisation par l'ennemi de l'énergie électromagnétique.

maintenance – 1. Ensemble de mesures prises pour mettre ou remettre un matériel dans un état spécifique, comprenant, entre autres, l'inspection, l'essai, l'entretien, la mise en état de disponibilité, la réparation, la rénovation et la récupération. 2. Toute opération d'approvisionnement, de ravitaillement et de réparation pour maintenir une formation en état de remplir sa mission. 3. Tout travail de routine nécessaire pour maintenir l'infrastructure en état d'utilisation permanente et immédiate, conformément au but pour lequel elle a été conçue.

message – pensée ou idée exprimée d'une manière concise dans un langage clair ou secret et rédigée dans une forme adaptée à la transmission par un quelconque procédé de télécommunication.

mission – expression claire et concise de l'action à accomplir et du but poursuivi.

mission aérienne – un ou plusieurs aéronefs pour accomplir une tâche particulière.

◆ GLOSAR DE TERMENI ȘI DEFINIȚII ◆

CRISTINA GHENUȚĂ
locotenent-colonel ȘTEFAN BURCĂ

Satelii GPS pentru USAF

Forțele Aeriene ale Statelor Unite au semnat, la sfârșitul lunii ianuarie, un contract în valoare de aproximativ 170 milioane dolari cu compania Boeing pentru achiziționarea a trei sateliți GPS (Global Positioning System). Contractul prevede, de asemenea, achiziționarea mai multor componente hardware pentru alți trei astfel de sateliți.

Programați să intre în serviciu la începutul anului 2007, sateliții vor contribui atât la securizarea, cât și la creșterea puterii semnalelor transmise prin sistemul de poziționare globală.

China dezvoltă programul Shenzhou 6

Oficialii chinezi au confirmat, la începutul acestui an, faptul că următorul vehicul pilotat, Shenzhou 6, este programat a fi lansat în spațiu



în luna septembrie sau octombrie a acestui an și va avea ca principal scop trimiterea pe orbită, pentru o perioadă de 5-6 zile, a doi astronauți.

În timpul petrecut la bordul modulului orbital, echipajul va efectua mai multe experimente științifice.

MDA a obținut contractul SAPPHIRE

Compania spațială canadiană MDA (MacDonald, Dettwiler and Associates) a anunțat recent câștigarea contractului privind dezvoltarea unui sistem de sateliți militari de supraveghere.

Departamentul Național al Apărării din Canada a specificat faptul că sistemul de supraveghere SAPPHIRE va fi poziționat pe orbita medie a Pământului și va fi destinat supravegherii traseelor sateliților, precum și a altor obiecte ce orbitează în jurul Pământului.

ARIANE 5-ECA, noul transportor european

Lansarea rachetei Ariane 5-ECA de la baza spațială din Guyana Franceză a fost așteptată cu emoții de către oficialii Agenției Spațiale Europene, mai ales după lansarea nereușită a aceleiași rachete în iarna anului 2002.

De această dată însă, lansarea a avut succes, iar racheta Ariane 5-ECA a devenit cea mai puternică rachetă comercială.

Întrucât aceasta poate ridica de pe Pământ diferite obiecte cu masa totală de până la 10 tone (cu 4 tone mai mult decât cea mai puternică rachetă comercială de până acum), specialiștii consideră că prețurile vor scădea de la 30-40 de mii de dolari pe kilogram



transportat la 15-20 de mii de dolari.

De asemenea, această rachetă poate transporta pe orbită încărcături multiple, în prima misiune ajungând cu bine la destinație două bagaje prețioase: un satelit spaniol și o mică navă spațială experimentală.

Reușita lansării are, totodată, și o valoare simbolică, pentru că asigură accesul independent al Europei Unite la spațiul cosmic.

P.S. Cea mai puternică rachetă rămâne însă racheta americană Delta 4-Heavy, care poate duce pe orbită 13 tone de materiale, dar a cărei utilizare este strict militară.

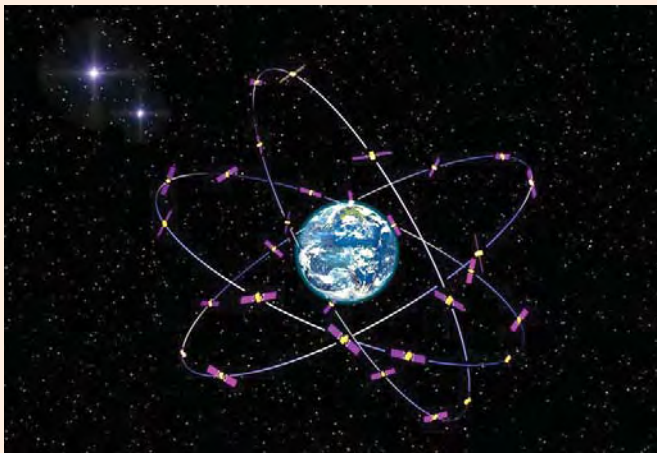
GALILEO prinde contur

Galileo, sistemul european de poziționare globală prin satelit, a făcut un pas important spre prima fază de construcție. Astfel, la sfârșitul lunii decembrie 2004, ESA (Agenția Spațială Europeană) și compania Galileo Industries au semnat un contract preliminar privind faza de verificare pe orbită (IOV).

Contractul dintre ESA și Galileo Industries prevede ca această primă fază să se finalizeze până la jumătatea anului 2005. Valoarea de 950 de milioane de euro urmează

să acopere atât costurile pentru primii patru sateliți ce urmează a fi poziționați pe orbită în cursul anului 2008, cât și dezvoltarea infrastructurii de comandă cu baza la sol. Următorii 26 de sateliți ce

vor completa "constelația Galileo" vor fi poziționați într-un interval de timp foarte scurt, astfel încât, la sfârșitul deceniului, sistemul să fie operațional.



Mars Express – un an pe orbita lui Marte



La peste un an de la intrarea pe orbita operațională a planetei Marte (28 ianuarie 2004), sonda spațială europeană Mars Express a trimis către Pământ o adevărată avalanșă de date și fotografii. De o calitate foarte bună, acestea vin să completeze cunoștințele noastre despre Planeta Roșie.

Pentru analiza noilor date, în perioada 21-25 februarie 2005, a avut loc, la Centrul European de Cercetare Spațială și Tehnologică din Noordwijk – Olanda –, o întrunire la care au participat peste 200 de cercetători din Europa, SUA, Japonia, Rusia și alte țări.

Dezbaterile au avut ca punct de plecare ultimele date transmise de către sonda Mars Express și au atins subiecte precum: compoziția geologică și minerală a suprafeței lui Marte, regiunile polare, clima, efectul gravitației sateliților naturali ai planetei etc.

Klipper, un posibil înlocuitor pentru Soyuz

Oficialii companiei RSC ENERGIA au dezvăluit noi detalii despre naveta spațială care va înlocui, în curând, naveta Soyuz în transferul echipajelor către Stația Spațială Internațională.

Dezvelirea unei machete la scara 1:1 a modelului propus, Klipper, a avut loc într-o conferință de presă, la unul din birourile RSC, lângă Moscova. Naveta reutilizabilă, având o capacitate de 6 oameni, va fi lansată cu ajutorul unei rachete Zenit, va opera pe orbită în mod independent până la 15 zile, și va rămâne docată la ISS până la 12 luni, de două ori mai mult decât Soyuz. Modul de aterizare a navei nu a fost încă determinat;



inginerii studiază amândouă variantele – cu aripă și aterizare pe pistă sau cu parașută și aterizare pe apă.

Chiar dacă oficialii RSC ENERGIA cred că pot dezvolta Klipper cât pentru o zecime din costul NASA, pentru noul său CEV – Crew Exploration Vehicle

–, vor fi necesare și fonduri suplimentare programului spațial rus. În condițiile unei finanțări de 100%, naveta va fi gata pentru teste în 2010. Rusia ar putea încheia un parteneriat cu U.E. sau cu alte țări interesate – au declarat oficialii ENERGIA.

S-a înființat Federația Turismului Spațial Industrial

Un grup de companii specializate în turism spațial și aerospațial a format o "federație industrială" în scopul promovării și dezvoltării turismului spațial la cele mai înalte standarde de siguranță și confort.

Federația, organizată de către Fundația X Prize, propune vehicule destinate turismului spațial, dezvoltate de companii ca: Pioneer Rocketplane, Scaled Composites, Space X, Space Adventures sau Virgin Galactic.

Primul scop al Federației este crearea unui nucleu de personal care să dezvolte standardele turismului spațial.

Încă 2 sateliți rusești pe orbită

Agenția spațială rusă a plasat pe orbită, la sfârșitul lunii ianuarie, 2 sateliți. O rachetă Kosmos 3 M, lansată de pe cosmodromul Plesetsk, din nordul Rusiei, a urcat pe orbita joasă a Pământului un satelit militar. Cel de-al doilea, având o greutate de 30 kilograme și purtând denumirea Tatiana, aparține Universității de Stat din Moscova și a fost construit cu ocazia aniversării a 250 de ani a respectivei instituții. Satelitul urmează a fi folosit de către Universitate în scop educațional.

De asemenea, într-un comunicat de presă dat publicității la începutul lunii februarie, Roskosmos a anunțat

În data de 12 ianuarie 2005, a fost lansată, de la Cape Canaveral Air Force Station, sonda NASA Deep Impact. Misiunea ei este una inedită și spectaculoasă: să lanseze un proiectil în nucleul cometei Tempel 1, în data de 4 iulie 2005.

Deep Impact este compusă din două module: sonda propriu-zisă și proiectilul. Fiecare dintre aceste două module are propriile instrumente pentru navigare și imaginerie. Ele vor călători ca un singur modul timp de șase luni (431 milioane de km), după care se vor separa.

A fost lansat Deep Impact

Separarea celor două module se va realiza cu 24 de ore înaintea impactului propriu-zis, iar proiectilul se va îndrepta direct către nucleul cometei, în timp ce sonda va trece pe lângă acesta.

Ciocnirea proiectilului cu nucleul cometei va produce un crater lat cât un teren de fotbal, fapt care va face vizibil materialul din interiorul nucleului, material primordial, rămas de la formarea sistemului solar.



Misiunea SMART-1 a fost extinsă

Agenția Spațială Europeană a decis prelungirea misiunii sondei SMART-1 cu un an de zile, din august 2005 până în august 2006.

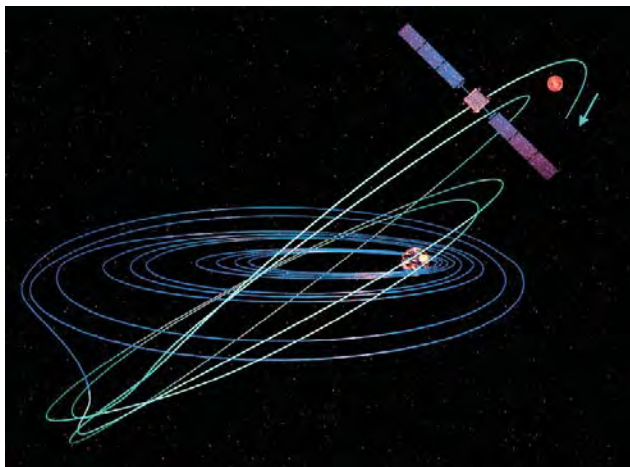
Înscrisă recent pe orbita lunară, sonda urmează să cartografieze topografia Lunii și compoziția ei mineralogică

cu ajutorul revoluționarului spectrometru D-Cixs, care va realiza un catalog al elementelor chimice de pe suprafața Lunii.

Plasarea pe orbita lunară a sondei SMART-1 a marcat sfârșitul secțiunii tehnologice a misiunii: aceasta a permis Europei să testeze sistemul de propulsie ionică în timpul lungii traiectorii în spirală pe care SMART-1 a efectuat-o între Pământ și Lună, pe o distanță totală de 84 milioane kilometri, o distanță comparabilă cu zborul unei misiuni interplanetare. "Este pentru prima oară când un vehicul spațial cu propulsie electrică efectuează manevre de asistență gravitațională, exploatând atracția exercitată de Lună" – a declarat Octavio Camino, șeful controlului la sol al misiunii din Darmstadt (Germania).

Echipa misiunii lui SMART-1 a mai făcut și unele teste de comunicare în spațiul îndepărtat, motivul fiind dorința de a încerca transmisii radio pe frecvențe mult mai ridicate decât cele tradiționale.

De asemenea, au fost testate și cele 4 instrumente miniaturizate aflate la bord: camera de luat vederi AMIE, spectrometrele D-Cixs, monitorul solar XSM (care va măsura variațiile de temperatură ale Soarelui) și spectrometrul în infraroșu SIR.



că va lansa 2 sateliți iranieni de comunicație – Mesbah și Sinah-1. Sateliții vor fi plasați pe orbită de către o rachetă Kosmos 3 M.

Pagini realizate de
MIRCEA HARITON

**REMEMBER
– LUNA
FEBRUARIE**

06.02.1896 – S-a născut, la Brăila, Anastase Dragomir, inventatorul cabinei catapultabile, experimentată în 1929 și brevetată în Franța, la 2 aprilie 1930.

27.02.1897 – A văzut lumina zilei comandorul George Davidescu, participant, între anii 1933 – 1935, la cele două raiduri intercontinentale de traversare a Africii până la Capetown. A fost comandantul Școlii Militare de Aviație între anii 1939 – 1944.

16.02.1903 – Traian Vuia a prezentat Academiei de Științe din Paris proiectul aeroplanului-automobil.

28.02.1908 – În vârstă de numai 14 ani, Ion Romanescu, elev al Liceului “Carol I”, din Craiova, a încercat în zbor planorul construit de el, micul inventator fiind considerat de secretarul Federației Aeronautice Internaționale cel mai tânăr zburător din lume. Zece ani mai târziu, încadrat în Escadrila 12 “SPAD”, Romanescu a luat parte la celebra bătălie de la Verdun. A fost decorat de președintele Franței cu “Crucea de Război”.

10.02.1917 – S-a folosit, pentru prima dată în România, telegrafia fără fir la bordul unui avion.

18.02.1917 – Marele Cartier General a subordonat apărarea antiaeriană Comandamentului Artileriei.



07.02.1919 – Înrolat voluntar în aviația franceză, Romeo Popescu obține brevetul de pilot la Școala militară de la Istres, după care urmează cursurile Școlii Superioare de Aeronautică de la Pau, pe care o termină strălucit, clasându-se primul din 600 de piloți aviatori.



10.02.1919 – S-a stins din viață, în Italia, căpitanul Mircea Zorileanu. A fost primul autor român de lucrări literare având ca temă zborul (“Caravana”, “Pentru Carpații noștri”, “Ion Pripitu – poștaş aerian” ș.a.). Urna cu cenușa lui – adusă pe calea aerului de ofițeri aviatori – a fost așezată la temelia monumentului ridicat în 1937, pe strada Paris, din București, unde, sub un glob pământesc care simbolizează drumurile “Oceanului Aerian”, stă scris numele marelui aviator.

07.02.1927 – Ion Stroiescu a brevetat prima suflerie aerodinamică din țară și “Dispozitivul rigid de canalizare forțată a fileurilor de aer”.

01.02.1933 – A luat ființă aeroportul Constanța.

13.02.1933 – Căpitanul Dumitru Hubert și locotenentul Alexandru Papană, doi ași ai aviației militare, cuceresc, în Germania, locul întâi și medalii de aur la campionatul mondial de bob – două persoane, în fața a peste 200.000 de spectatori.

01.02.1934 – S-a înființat Aeroclubul Oltenia, care avea și o revistă proprie – “Aripa Olteană”.

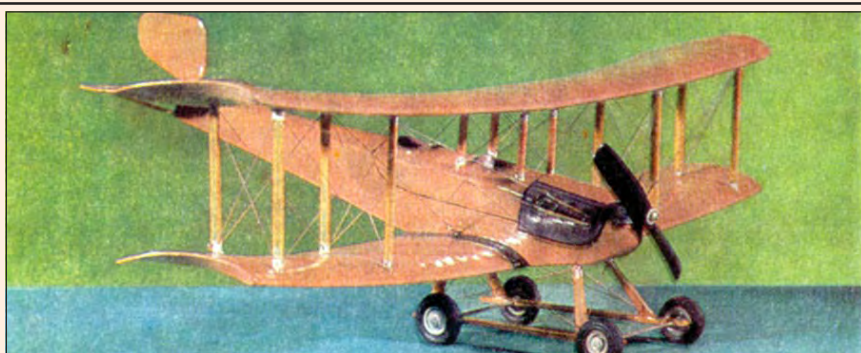
02.1935 – Petre Ivanovici, în echipaj cu Irina Burnaia, au executat un raid peste trei continente, la bordul unui avion de concepție și fabricație românească IAR-22. În luna menționată, echipajul a survolat Africa.

02.02.1936 – A murit, într-un accident de zbor, locotenentul Petre Ivanovici, component al renumitei escadrile de acrobație “Dracii Roșii” și protagonist al mai multor raiduri, printre care și cel până la Lacul Victoria.

02.1939 – George Valentin Bibescu, împreună cu pilotul Ioan Culuri și radiotelegrafistul Enescu, au început, cu un avion bimotor de tip POTEZ 56, un zbor pentru deschiderea de noi rute aeriene pentru propagandă aeronautică și turism, ajungând până în localitatea africană Bangui.



01.02.1912 – Sublocotenentul Nicolae Capșa a realizat primul record de înălțime, atingând 2.000 metri cu un avion Farman.



02.1913 – Sunt încercate în zbor, în Anglia, avioanele Bristol-Coandă, care urmau să fie achiziționate de statul român.

05.02.1939 – Pilotul inginer Ion Cociasu a efectuat raidul aerian București – Bombay – București (aproximativ 15.000 km).

02.1940 – La Școala Politehnică, în prezența ministrului Aerului și Marinei, generalul-adjutant Paul Teodorescu, și a întregului corp profesoral, maiorul Ion Bungescu a deschis cursul “Construcții de aparate antiaeriene”.

07.02.1943 – A avut loc un serviciu divin pentru pomenirea eroilor Regimentului 1 Artilerie Antiaeriană căzuți în luptă la Stalingrad.

28.02.1943 – Au fost citate, prin Ordin de Zi, comanda Regimentului 5 Artilerie Antiaeriană și a Divizionelor 5, 8 și 17.

02.1944 – Forța combativă a artileriei antiaeriene române era de 85 de baterii de 75–88 mm și 92 baterii de 20–37 mm.

13.02.1944 – Căpitanul Alexandru Șerbănescu a fost numit comandant al Grupului 9 Vânătoare, ca recunoaștere a faptelor de vitejie săvârșite în luptele aeriene, a competenței dovedite în conducerea acestora. Pentru victoriile dobândite fusese deja decorat cu “Virtutea Aeronautică”, “Crucea de Fier” clasa I și cu cea mai înaltă distincție militară de război, Ordinul “Mihai Viteazul”.

09.02.1945 – Corpul 1 Aerian a fost citat pe întreaga Armată Română pentru contribuția adusă la victoriile din toamna anului 1944 – eliberarea teritoriului național și pe Frontul de Vest.

14.02.1945 – Escadrila 109 Transport cu Planoare și-a început activitatea pe front, pe următoarele aerodromuri din Ungaria și Cehoslovacia: Miskolc, Lucenec, Zvolen, Piestany, fără a avea pierderi.

19.02.1945 – Brigăzile 1 și 2 Artilerie Antiaeriană au primit ordin de realizare a noi dispozitive de luptă pentru apărarea unor aerodromuri pe Frontul de Vest.



25.02.1945 – Aflat în a 176-a misiune aeriană, adjutantul Traian Dârjan, lovit grav de avioanele de vânătoare inamice, și-a îndreptat, în cădere, avionul spre o cazemată germană, prefăcând-o în pulbere, o dată cu aeronava și cu sine însuși.

01.02.1948 – Centrul de Instrucție al Aviației s-a mutat de la Mediaș la Tecuci, având comandant pe comandorul Mihai Călinescu.

02.02.1948 – A murit Smaranda Brăescu, campioană mondială de parașutism. Pentru a scăpa de urmărirea securității, aviatorea se călugărise și își ducea viața la o mănăstire catolică.

02.02.1949 – Prin Ordin al Marelui Stat Major, Divizia 1 Artilerie Antiaeriană (cu cele șase regimente din subordine), Centrul de Instrucție al Artileriei Antiaeriene și Școala de Ofițeri de Artilerie Antiaeriană au trecut în subordinea Comandamentului Artileriei.

15.02.1949 – Comandamentul Aeronauticii a primit denumirea de Comandamentul Aviației. S-a trecut la organizarea aviației militare pe regimente și batalioane de deservire aerodrom.



27.02.1951 – S-a înființat, la Ianca, prima divizie de aviație reactivă, având în frunte pe colonelul Vasile Cozma. Comandanții celor trei regimente – 11, 12 și 14 – erau maiorii Ion Deac, Ștefan Gheorghiu și Aurel Răican (foto). Divizia a fost dotată cu 120 de avioane IAK-17D și IAK-23, câte 40 pentru fiecare regiment.

01.02.1956 – În cadrul Regimentului 99 Aviație Transport a luat ființă o escadrilă de elicoptere, comandată de căpitanul Ioan Repede.

27.02.1960 – Comandamentul Apărării Antiaeriene a Teritoriului a fost reorganizat, desființându-se cele trei divizii de aviație de vânătoare.

02.1962 – A plecat la Krasnodar, în URSS, prima grupă de piloți pentru trecerea la zborul pe avioane MiG-21 F-13.

02.1974 – Centrul de Medicină Aeronautică a primit diploma “Paul Tissandier” din partea Federației Aeriene Internaționale, ca recunoaștere a participării active la dezvoltarea medicinei aeronautice internaționale.

REMEMBER
– LUNA
FEBRUARIE

21.02.1976 – Aeroclubul Central Român a cumpărat 17 avioane noi de antrenament și perfecționare Zlin-726, fabricate în Cehoslovacia.

02.1981 – Grupul “Sirius”, comandat de generalul-maior Aurel Niculescu, și-a început activitatea la Școala Națională a Aviației Militare (ENAM), din Angola, cu 156 de elevi. După însușirea cunoștințelor teoretice, a urmat zborul pe avioane și elicoptere. În cursul lunii au sosit la Negoge, sediul Școlii, 12 avioane IAR-823, 6 elicoptere IAR-316 și 6 avioane bimotor BN-2, toate din România.



02.1990 – Pregătiri intense la Regimentul de aviație de la Mihail Kogălniceanu pentru trecerea pe MiG-29 a piloților din unitate, instruiți în prealabil la Lugovia, în Kazahstan.

10.02.1999 – A fost inaugurat Centrul Operațional de Supraveghere Aeriană (ASOC).

04.02.2000 – A început exercițiul comun pentru instruire multinațională “TEAM-DACIA 2000”, la care Forțele Aeriene Române au participat cu 60 de militari, un avion C-130 B, trei MiG-uri 21 LanceR, un MiG-29 și trei elicoptere IAR-330 PUMA.

02.2002 – Au continuat zborurile avioanelor C-130 Hercules în cadrul misiunii ISAF. Pregătiri intense în vederea participării la exercițiul multinațional “STRONG RESOLVE 2002”, din Polonia.

02.2003 – Experti din armata Franței au vizitat Tabăra de Instrucție și Poligonul de tragere sol-aer Capu Midia, în vederea unui exercițiu comun de tragere cu rachetiștii antiaerieni români.

Documentar realizat de
comandor(r)
PETRE BĂNĂ



■ Explozia navei spațiale americane **Challenger**, catastrofă în care și-au pierdut viața șapte astronauți.
 ■ Lansarea stației spațiale sovietice **MIR**.

■ Vladimir Titov și Musa Manarov au devenit primii astronauți care au executat o misiune spațială cu o durată mai mare de un an, la bordul stației **MIR**.

■ A avut loc testarea în zbor a primului avion proiectat integral pe computer – **Boeing 777**.

■ A devenit operațional sistemul de poziționare globală prin satelit – **G.P.S.**

ISTORIE AEROSPATIALĂ

Prima stație spațială

- ◆ Modulul principal al stației spațiale sovietice **MIR** și-a început călătoria orbitală pe data de 20 februarie 1986, având la bord pe astronauții Leonid Kizim și Vladimir Soloviev.
- ◆ Cel de al doilea modul, **Kvant-1**, a fost adăugat un an mai



târziu. Pentru cuplarea celor două module, astronauții Yuri Romanenko și Alexander Laveikin, au fost nevoiți să facă o ieșire în afara stației pentru a îndepărta un săculeț cu reziduuri care ocupase unul dintre locașurile de cuplare.

◆ În 1989, stația spațială a primit cel de al treilea modul, **Kvant-2**, înzestrarea acestuia permițând astronauților o mai mare mobilitate pe timpul misiunilor executate în afara stației.

◆ În decembrie 1990, jurnalistul nipon Toyohiro Akiyama a realizat o transmisiune în direct de la bordul stației spațiale, având drept subiect misiunile astronauților.

◆ Pe 4 februarie 1993, nava-cargo **Progress M-15** a desfășurat o “oglinză” gigantică, la numai 230 de metri de **MIR**, în cadrul experimentului **Znamya-2**, menit să testeze surse alternative pentru iluminarea orașelor situate dincolo de Cercul Arctic.

◆ La 8 ianuarie 1994, naveta **Soyuz TM-18** decola către **MIR**, având la bord un nou echipaj format din trei membri, inclusiv pe specialistul în medicină **Valery Polyakov**. Acesta din urmă avea să rămână la bordul stației spațiale nu mai puțin de 438 de zile,

stabilind un record absolut pentru cea mai lungă misiune în spațiu.

◆ Începând cu primăvara anului 1995, astronauți aparținând **NASA** au devenit oaspeți pe termen lung ai stației spațiale. Ca o anticipare a misiunilor comune ruso-americane, suprafața utilă a stației a fost mărită, prin adăugarea unui nou modul.

◆ La 26 aprilie 1996, după un deceniu de existență, construcția stației spațiale **MIR** a fost finalizată. O dată cu conectarea ultimului modul, **Priroda**, ultimul port vacant al stației a fost ocupat.

◆ În martie 1996, americanul **Shannon Lucid** a ajuns la bordul stației, pentru o misiune de 179 de zile, devenind astronautul **NASA** care a efectuat cel mai lung zbor spațial.

◆ Anul 1997 a fost unul de rău augur pentru **MIR**, stația spațială fiind nevoită să facă față unui incendiu la bord și unei coliziuni cu o navă-cargo. Aceste incidente aveau să tensioneze relațiile dintre Agenția Spațială Rusă și **NASA**.

◆ La 20 noiembrie 1998, naveta spațială **Proton** a transportat pe orbită primul modul al Stației Spațiale Internaționale, **Zarya**, deschizând un nou capitol în explorarea spațiului.

◆ În anul 2000 a fost înființată o corporație în scopul de a strânge fonduri pentru păstrarea pe orbită a “bunicuței” **MIR**. Deși laudabilă, inițiativa a fost sortită eșecului.

◆ De-a lungul existenței sale, stația spațială **MIR** s-a dovedit a fi o gazdă primitoare, printre “musafirii” săi numărându-se o

serie de astronauți – sirianul **Mohammed Faris** (1987), bulgarul **Alexander Alexandrov** (1988), afganul **Abdul Ahad Mohmand** (1988), francezii **Jean-Loup Chretien** (1988) și **Michel Tognini** (1992) – și oameni de știință, precum: austriacul **Franz Fibek** (1991), germanii **Klaus Dietrich Flade** (1992) și **Ulf Merbold** (1994).





1997



1998



2000



2003

■ NASA a început explorarea Planetei Marte, cu ajutorul navei spațiale Mars Pathfinder și a robotului-ceretaș **Sojourner Rover**.

■ Telescopul spațial Hubble a înregistrat primele imagini cu o planetă din afara sistemului nostru solar.

■ A fost lansată prima navetă spațială cu propulsie ionică - **Deep Space 1**.

■ Astronauții Yuri Gidzenko, Bill Shepherd și Serghei Krikalev au devenit primii rezidenți ai **Stației Spațiale Internaționale**.

■ Explozia navei americane Columbia, soldată cu moartea a șapte astronauți.

■ Locotenent-colonelul **Yang Liwei** a condus prima misiune spațială chineză.

ISTORIE AEROSPAȚIALĂ

Misiune pe Marte

◆ După o călătorie care a durat 7 luni, la 4 iulie 1997, Mars Pathfinder a aterizat pe Marte. Acesta a fost începutul unei misiuni de explorare care avea să se dovedească a fi un succes deplin.

◆ Mars Pathfinder a fost rezultatul unui proiect care urmărea identificarea unei



modalități de a transporta pe Marte un robot autonom capabil să transmită către Pământ informații cât mai exacte despre Planeta Roșie. Mars Pathfinder nu numai că și-a îndeplinit cu succes misiunea inițială, dar a reușit să transmită o cantitate de informații utile care i-a uluit până și pe proiectanții săi.

◆ Pentru a ajunge în bune condiții pe Marte, Mars Pathfinder a utilizat o metodă inovativă, folosind atât o parașută special proiectată pentru a-i încetini "căderea" prin atmosfera rarefiată a planetei, cât și un sistem de perne de aer menit să atenueze șocul impactului cu solul.

◆ Pentru explorarea Planetei Roșii, NASA a folosit instrumentele științifice de la bordul navei Mars Pathfinder și spectrometrul cu raze X Alpha Proton din înzestrarea robotului-ceretaș Sojourner Rover, utilizat pentru determinarea compoziției solului marțian.

◆ Robotul Sojourner Rover, având 65 cm lungime, 48 cm lățime și 30 cm înălțime, cântărea 10,5 kilograme pe Pământ și numai 4 kilograme pe Marte, datorită diferenței de dimensiune a celor două planete.

◆ De la aterizarea pe Marte și până la ultima transmisie de

date, efectuată la 27 septembrie 1997, Mars Pathfinder a trimis către "casă" mai mult de 17.000 de imagini, precum și o mulțime de informații referitoare la clima planetei și la compoziția chimică a solului marțian. Analizând aceste date, cercetătorii au ajuns la concluzia că, la un anumit moment al existenței sale, Marte a fost o planetă caldă și umedă, beneficiind de cantități importante de apă în stare lichidă.

Telescopul Hubble

a oferit pentru întâia oară astronomilor posibilitatea de a cerceta, prin vizare directă, corpuri cerești situate în afara sistemului nostru solar.

În 1998, cu ajutorul acestui telescop a fost descoperită o stea în constelația Taurus, aparent atârând la capătul unui fascicul de lumină, în imediata vecinătate a unor stele binare. Această descoperire avea să aducă atingere unor teorii convenționale despre nașterea și evoluția planetelor, oferind, în același timp, o nouă ipoteză de lucru cercetătorilor care studiază formarea sistemului nostru solar.



Datorită unei întârzieri survenite în construcția modulului rusesc al stației, misiunea a fost amânată cu aproape doi ani.

Echipajul format din astronauții Bill Shepherd, Serghei Krikalev și Yuri Gidzenko urma să pornească spre Stația Spațială Internațională, la bordul navei Soyuz, în 1998.

Pagini realizate de locotenent CIPRIAN PĂTRAȘCU

ARTILERIA ANTIAERIANĂ ROMÂNĂ ÎN TIMPUL CELEI DE-A DOUA CONFLAGRAȚII MONDIALE

Acțiunile de luptă împotriva inamicului sovietic (1944)

Acțiunile de luptă ale aviației sovietice au fost concentrate, în perioada primelor 3 luni ale anului 1944, în sprijinul trupelor proprii. Totodată, în lunile ianuarie și februarie, s-au executat atacuri asupra portului Odessa, Dalnic și Tătarca, precum și asupra altor obiective dispuse în raza de acțiune a Corpului Aerian Român.

Unitățile de artilerie antiaeriană din componerea Corpului Aerian Român aveau misiunea de a asigura apărarea trupelor de uscat, precum și a aerodromurilor, nodurilor de comunicație feroviare

încercuire și pentru protecția legăturilor telefonice.

În cursul lunii martie 1944, sub loviturile Fronturilor 2 și 3 Ucrainean pe direcția Krivoirog–Tiraspol, trupele germano-române s-au retras succesiv pe Bug, apoi pe aliniamentul Vosnesensk – Nicolaev, iar după căderea orașului Odessa, la 12 aprilie 1944, pe Nistru, între Dubăsari și Limanul Nistrului.

În aceste condiții, la începutul lunii aprilie, dispozitivele Regimentului 15 Artilerie Antiaeriană și ale Regimentului 2 Artilerie Antiaeriană au suferit regupărări succesive, astfel că, la 6 aprilie 1944, ele s-au retras de la Odessa. În urma ajungerii trupelor sovietice pe Nistru, Regimentul 15 Artilerie Antiaeriană, instalat cu postul de comandă la Vaslui, a preluat protecția obiectivelor de pe Valea Bârladului,

luând în subordine toate mijloacele de apărare antiaeriană aflate la nord de linia Piatra Neamț – Vaslui și Tighina.

O dată cu ajungerea frontului pe teritoriul național, Marele Stat Major a ordonat, încă de la 23 martie 1944, ca secțiile de artilerie antiaeriană ușoară aparținând unităților din armata de uscat și care, temporar, s-au subordonat operativ brigăzilor de artilerie antiaeriană pentru apărarea obiectivelor de teritoriu, să fie retrase treptat și să se

înapoieze, până la 1 aprilie 1944, la unitățile organice (companiile antiaeriene ale diviziilor de infanterie și plutoanele antiaeriene din organica divizioanelor de artilerie).

În luna aprilie, acțiunile trupelor sovietice au fost deosebit de active, acestea urmărind prin lupte ofensive violente, duse pe direcția generală lași, să cucerească orașul, sau cel puțin să-și consolideze capul de pod la sud de Jijia.

Au fost, însă, întâmpinate de rezistența îndârjită a diviziilor române, care nu au cedat cu nici un preț capitala Moldovei. Mai mult, în luna mai, trupele germane și române au organizat și executat, la rândul lor, acțiuni cu caracter ofensiv în acest raion, în scopul lichidării capului de pod al trupelor sovietice la sud de Jijia și consolidarea capului de pod al trupelor române la nord de Bahlui. În ambele acțiuni au participat, alături de Divizia blindată "Gross



Pluton din eroica Baterie 271 Proiectoare - august 1944

Deutschland", Diviziile 18 și 3 infanterie române. Acțiunile s-au soldat cu mari pierderi și de o parte, și de alta.

În toată această perioadă, inclusiv în iunie 1944, acțiunile aviației sovietice au fost deosebit de agresive. Concomitent cu recunoașterile executate în zona Bacău – Vaslui – Constanța, aviația de vânătoare – bombardament a executat atacuri la sol, îndeosebi asupra grupărilor de artilerie. Cu formații mici, aviația inamică a lovit cu insistență aerodromurile, cazarmile, gările și trupele din orașele Roman, Piatra Neamț, Bacău, Huși, Bârlad, Vaslui, Tulcea, Sulina și Constanța.

Bateriile și divizioanele de artilerie antiaeriană au ripostat prin trageri masive. Pentru apărarea nodurilor batalionare din prima linie, atât bateriile de mitraliere de 13,2 mm, cât și cele de tunuri de calibru mic din fâșia marilor unități din linia întâi ocupau dispozitivul noaptea sau în zorii zilei, cu măsuri severe de camuflare, adăpostire și de apărare apropiată, toate subunitățile fiind dotate cu grenade pentru lupta apropiată. Întrucât atacurile aeriene asupra unor puncte sensibile au fost tot mai puternice, pentru motivarea personalului, în jumalul de operații al Brigăzii 2 Artilerie Antiaeriană, se consemna: "Domnul Mareșal Antonescu a dispus să se acorde ostașilor care mânduiesc arme antiaeriene câte 10.000 de lei recompensă pentru fiecare avion inamic doborât pe teritoriul României, în afară de alte distincțiuni ce se vor acorda. Avioanele doborâte trebuie să fie omologate."

În luna iunie, acțiunile aviației sovietice au slăbit oarecum în intensitate, dar atacuri s-au mai executat, mai mult în eșalonul întâi, asupra obiectivelor și rezervelor de la Adjundeni, Miclăușeni și aerodromul Roman. S-a menținut, de asemenea, activitatea de recunoaștere în toată zona de operațiuni (Moldova), asupra Deltei și în Dobrogea.



Conducerea Armatei Române în inspecție la o baterie de artilerie antiaeriană, în anul 1944

și rutiere importante și a altor obiective din adâncimea zonei operative, care, încă din primele luni ale anului 1944, cuprindea Moldova de la Carpați la Nistru, de la linia frontului până la aliniamentul Focșani – Brăila, incluzând și Dunărea maritimă.

Divizioanele de artilerie antiaeriană din cadrul Regimentului 15 Artilerie Antiaeriană, menținute la Odessa, au executat trageri intense, reușind, numai în luna ianuarie, să doboare 7 avioane în cursul celor 11 atacuri ale aviației sovietice.

Aviația inamică a efectuat, totodată, incursiuni și recunoașteri în adâncime la Chișinău, Tiraspol, Sulina și chiar la Zimnicea și Giurgiu, cu avioane de tipul PE-2 și DB-3, care au lansat și parașuțiști la Orhei și Bălți.

Ca urmare, un accent deosebit a fost pus pe măsurile de combatere a parașuțiștilor, a debarcărilor de pe mare, precum și pentru respingerea atacurilor terestre întreprinse de agenții și partizanii care executau acțiuni de distrugere și sabotaj. S-au luat măsuri intense de apărare apropiată a pozițiilor de tragere și a posturilor de comandă, pentru lupta la



Artileristi antiaerieni acționând pentru apărarea teritoriului național

Pentru apărarea obiectivelor de pe teritoriul național

În perioada 4 aprilie – 19 august 1944, aviația anglo-americană a efectuat, asupra unor obiective deosebit de importante de pe teritoriul țării, lovituri aeriene executate cu formații masive de avioane de bombardament. Efectele au constat în mari pierderi materiale și de vieți omenești, cu însemnate consecințe asupra continuării războiului.

Pentru organizarea apărării antiaeriene împotriva loviturilor executate de aviația anglo-americană asupra obiectivelor de pe teritoriu, Comandamentul Artileriei Antiaeriene român, în cooperare cu Comandamentul german, a avut în vedere asigurarea ripostei la toate înălțimile, pe toate direcțiile de atac la obiective, concentrând totalitatea mijloacelor pentru cele mai importante obiective, respectiv București și Ploiești.

În acest sens, forța combativă a artileriei antiaeriene române a crescut în cursul anului 1944 de la 85 baterii de 75-88 mm și 92 baterii de 20-37 mm, în ianuarie 1944, la 102 și, respectiv, 99 baterii. În august 1944, un spor calitativ s-a produs și prin prezența bateriilor germane, înzestrate cu tunuri de calibru mare (105 și 128 mm), tehnică eficientă în tragerile la înălțimi mari, de 7.000-8.000 de metri.

Astfel, din punct de vedere organizatoric, artileria antiaeriană română era compusă din 4 brigăzi cu 10 regimente de artilerie antiaeriană, totalizând circa 200 de baterii – jumătate de calibru 75-88 mm, iar cealaltă jumătate de calibru 20-40 mm.

baterii, adică 75% din total, au fost repartizate pentru obiectivele din zona interioară: Ploiești, București, Cernavodă, Constanța, Brașov, Reșița, Hunedoara, Giurgiu. Se poate aprecia că aceasta a fost o repartitie judicioasă, care a ținut seama de nevoile reale atât din zona operativă, cât și de pe teritoriul național.

Privind zona interioară, la cele 150 de baterii românești se adăugau circa 60 de baterii germane, destinate îndeosebi apărării antiaeriene a zonei petrolifere Ploiești și a obiectivelor Giurgiu, Cernavodă-Constanța. În total, pentru apărarea antiaeriană a obiectivelor de teritoriu, s-au întrebuințat 210 baterii de artilerie antiaeriană. Interesant de remarcat este faptul că aceste subunități au fost dislocate, în marea lor majoritate, la obiectivele care au fost vizate și bombardate de aviația americană.

Din punct de vedere al repartitiei subunităților la obiective, pentru apărarea antiaeriană a platformei petrolifere Ploiești-Câmpina s-au întrebuințat 83 de baterii, din care 45 de baterii erau germane; pentru București, 52 de baterii, toate subunități românești. Urmău, în ordine, Constanța-Fetești, cu 25 de baterii, Brașov, cu 13 baterii apoi Reșița – 12 baterii, Focșani – 11, Galați – 10, Hunedoara – 8, Giurgiu – 3 baterii.

Din punct de vedere al întrebuințării tehnicii, în funcție de posibilitățile de luptă, s-au folosit tunuri de calibre superioare, și anume: 7 baterii de 128 mm pe cale ferată și 10

baterii de 105 mm, restul bateriilor de calibru mijlociu fiind de 88 mm. Calibrele de 105 și 128 mm aveau posibilitatea de a combate eficiente țintele aeriene evoluând la plafoanele de 7.000 de metri și mai sus, adică tocmai acolo unde zburau avioanele anglo-americane, pentru a evita focul bateriilor de calibru 75-88 mm; de remarcat că, pentru apărarea Bucureștiului, existau numai calibre până la 88 mm.

Ca un aspect calitativ important, este de menționat existența în dotare a stațiilor de radiolocație de tragere tip Würtzburg, tehnica cea mai modernă a momentului; astfel, din totalul de 42 de stații existente în România, 29 erau dispuse la Ploiești, deservind bateriile de tragere, la București – 8 și la Cernavodă – 5.

În general, materialul din dotarea artileriei antiaeriene – tunurile de 88 mm Krupp, de 75 mm Vickers, de 37 mm Rheinmetall, aparatele de conducere a focului de tipurile Bungescu sau Kapagerat-40, stațiile de radiolocație

Württemberg, tunurile automate de 20 mm Gustloff etc. erau la nivelul celor existente în dotarea altor armate aflate în inflagrație. O problemă deosebită pentru artileria antiaeriană o constituia plafonul maxim; aviația anglo-americană, sesizând eficacitatea tunurilor de 75 și 88 mm până la 6.000-6.500 m, și-a ridicat treptat plafonul de zbor la 7.000m, reducându-se astfel mult din eficacitatea

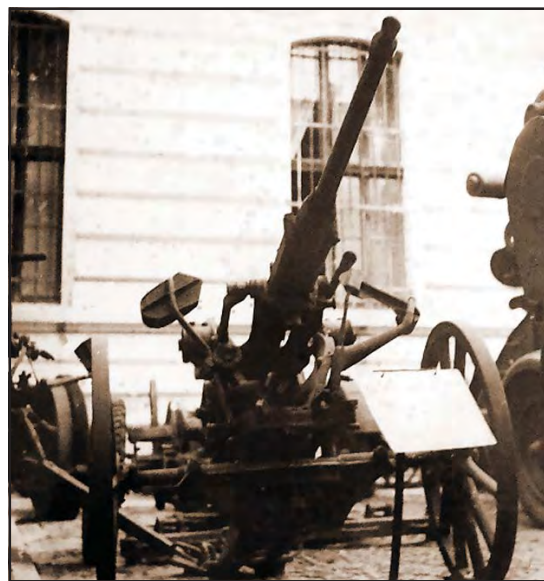
materialului; pentru atacurile la înălțimi de 4.000 m și foarte jos, eficacitatea fusese deja demonstrată atât pe frontul de răsărit, cât și la respingerea atacului american de la 1 august 1943.

Un alt parametru care a definit lupta artileriei antiaeriene l-a constituit intensitatea focului, exprimată prin consumul de muniții. Astfel, pentru respingerea aviației anglo-americane în perioada 4 aprilie – 19 august 1944, rezultă un total de circa 330.000 proiectile, din care în jur de 283.000 calibre superioare, adică 75 – 128 mm. Totalul acestei muniții se cifra la circa 10.000 de tone; valorile aproximative în bani au însumat circa 1 miliard de lei în valuta anului 1944. A fost un efort economic impresionant pentru acea perioadă.

Analizând problema consumului mediu de



Amplasamentul unui tun de 37 mm din apărarea antiaeriană a Capitalei



Tun antiaerian sistem Skoda, calibru 76,5 mm, model 1925, utilizat în cel de-al doilea război mondial

În ceea ce privește întrebuințarea marilor unități și unităților de artilerie antiaeriană și repartitia lor pe obiective, în zona operativă acționau 3 regimente de artilerie antiaeriană, cu un total de circa 50 de baterii, pentru apărarea antiaeriană a obiectivelor aparținând trupelor din compunerea Armatei 3 și 4, precum și a Corpului Aerian din Moldova, până la linia Focșani-Brăila-Dunărea maritimă inclusiv. Celelalte 150 de

proiectile pentru doborârea unui avion, rezultă un consum de 1.350 de lovituri de calibru mijlociu și mare pentru un avion doborât (284.000 de proiectile pentru 210 avioane doborâte). Pentru perioada celui de-al doilea război mondial, aceste consumuri, pentru o doborâre de avion, pot fi considerate ca fiind normale.

Se poate aprecia, de asemenea, că eficiența dispozitivului apărării antiaeriene a fost pe măsura posibilităților materialului, efectivele de ofițeri, subofițeri și trupă au dovedit spirit de abnegație în luptă, iar prin nivelul de pregătire a specialiștilor (ochitori, telemetriști, radiolocaționari etc.), se poate spune că au folosit la maxim posibilitățile din dotare.

Aspectele prezentate înfățișează un tablou de ansamblu al ripostei artileriei antiaeriene, al forței combative și al modului de întrebuințare în luptă, tablou care cuprinde acțiuni desfășurate de către apărarea antiaeriană română până la data de 23 august 1944, moment în care România a trecut de partea Națiunilor Unite.

(va urma)

Locotenent MIRCEA BARAC

Bibliografie:

General de corp de armată (r.) Vasile Bârboi, general de brigadă (r.) Titus Popescu, general de brigadă (r.) Eugen Teodorescu, locotenent-colonel Visarion Neagoe, "Istoria Artileriei și Rachetelor Antiaeriene Române"

MUZEUL AVIAȚIEI

la 15 ani de prestigioasă existență

La 2 martie 2005 s-au împlinit 15 ani de când, printr-o Hotărâre a Guvernului României, a fost înființat Muzeul Aviației – prestigioasă instituție de cultură, educație patriotică și propagandă tehnico-științifică a categoriei noastre de forțe armate, structură de referință a Statului Major al Forțelor Aeriene, punct de atracție pentru un numeros și larg public iubitor de cunoașterea glorioaselor tradiții ale aripilor românești deja centenare.

Evenimentul a fost marcat printr-un Ordin de Zi al șefului Statului Major General, generalul dr. Eugen Bădălan, și printr-un Mesaj al șefului Statului Major al Forțelor Aeriene, generalul-locotenent Gheorghe Catrina, și a fost onorat de prezenta generalului-maior dr. Mihail Orzeată, locțiitorul șefului Statului Major al Forțelor Aeriene, care a înmănat diplome și plachete jubiliare celor mai ilustrative personalități ale aeronauticii românești.

Cu prilejul acestui moment aniversar, la sediul Muzeului Aviației din Șoseaua București-Ploiești, kilometrul 16,5 au fost vernisate expoziția “Însemnele Aeronauticii Românești”, cuprinzând piese rare de vestimentație, arme și insigne aparținând aviației militare și civile, și expoziția de fotografii și documente “Muzeul Aviației – 15 ani de existență”, care marchează cele mai importante momente din activitatea tinerei instituții muzeistice a Forțelor Aeriene Române.

■ **SCURT ISTORIC.** Cu amabilitatea-i cunoscută și verva-i caracteristică, **comandorul Sandachi** a trecut în revistă, special pentru publicația “**CER SENIN**”, principalele repere și date de referință ale instituției aniversate. Am aflat, astfel, că primul care a lansat ideea unui muzeu al aviației române a fost



**Comandorul
George Paul Sandachi –
directorul
Muzeului Aviației**

însuși marele istoric și om politic Nicolae Iorga. Apoi, după primul război mondial, Liga Națională Aeronautică a făcut primele demersuri concrete, reușind să adune într-un punct muzeistic materialul de război capturat de armata română pe timpul ostilităților militare. După 1970, grație eforturilor generalilor Aurel

Niculescu și Gheorghe Zărnescu, aflați, în acea vreme, la comanda aviației militare, la Boboc și Medias s-au pus bazele viitorului muzeu. Însă patrimoniul de profil a trecut, printr-un protocol, în zestrea actualului Muzeu Militar Național.

După evenimentele din decembrie 1989, procesul realizării Muzeului Aviației s-a accelerat. Guvernul a aprobat, la 2 martie 1990, înființarea instituției, specificându-se chiar posibila sa locație – Pavilionul “H”, din incinta Parcului Herăstrău. Lucrurile însă au trenat, din motive birocratice, iar muzeul a funcționat, mai bine de un an, în corturi (!), în perimetrul Bazei 90 Transport Aerian. Abia după aceea Muzeul Aviației a primit un spațiu cât de cât corespunzător, pe Aeroportul Băneasa, pentru ca, la începutul lui 1999, să se mute în locația unde funcționează și în prezent. Suprafața actuală a spațiului muzeistic este de circa 60.000 mp, din care 6.800 mp o reprezintă suprafața construită (inclusiv Sala Hermann Oberth, de la Medias).

■ **ORGANIZARE.** Muzeul Aviației a fost înființat pentru cinstirea ilustrațiilor înaintași ai aripilor românești și pentru reîntregirea în patrimoniul național a realizărilor de prestigiu din domeniul aeronautic. În acest scop, instituția a fost organizată potrivit legislației în vigoare și

Vochin), compartiment administrativ-contabil. Din păcate, nu sunt încă încadrate funcțiile de restaurator, supraveghetor sală și îngrijitor.

Dar chiar și așa, subdimensionat, personalul Muzeului Aviației este unul de cea mai bună calitate, devotat instituției, profesionist “până în măduva oaselor”, cum apreciază directorul muzeului, deschis spre nou, disciplinat, plin de solitudine față de oaspeți și vizitatori.

■ **PATRIMONIUL.** La nivelul anului 2004, zestrea muzeistică a instituției a fost evaluată la mai multe miliarde de lei (în costuri specifice). Aici se includ cele 24 de colecții și 5 arhive documentare, cuprinzând în total peste 15.000 de titluri care au aparținut pionierilor aeronauticii românești și mondiale, peste 20.000 de volume de specialitate (în bibliotecă), precum și un parc cu 62 de piese muzeistice – aeronave, piese de artilerie, rachete



Aspect de la festivitatea de înmânare a diplomelor și plachetelor jubiliare

funcționează pe trei secții: **Istoria aeronauticii naționale și universale**, al cărei șef este **prof. univ. dr. Valeriu Avram**, renumit cercetător și istoriograf în domeniu; **Tehnica de forțe aeriene**, secție condusă de **ing. aeronave Andrada Lehr**; **Istoria rachetelor și a cercetării spațiale**, condusă de **căpitan-comandorul Mircia Tiplea (la Medias)**.

Pe lângă cei trei șefi de secție, instituția mai are în organigramă un muzeograf (**ing. Carmen Beșucă**), trei gestionari custozi, un specialist în radiolocație (**maistrul militar clasa I Nicu Nicolae**), o bibliotecară (**Maria Sandachi**), un fotograf (**Aurelia**

antiaeriene, stații de radiolocație.

Printre cele mai valoroase colecții ale muzeului se numără cele dedicate lui **Aurel Vlaicu** (diploma de inginer obținută la absolvirea Politehnicii din München, obiecte personale, documente, brevete, scrisori, caschetă militară, mască mortuară), **Henri Coandă** (colecție unică în lume, cuprinzând 80 de colete doar în parte cercetate, primite de la Paris, diplome, pliante, fotografii, stenograme de la ședințele de lucru, insigne, manuscrise originale, scrisori, obiecte personale de vestimentație), **Smarandei Brăescu** (2.000 de fotografii originale), **Elie Carafoli**, **Henri August**



La intrarea în muzeu este prezentată o valoroasă piesă de patrimoniu: macheta aeronavei "Vuia-1"

(creator de aparate de zbor), **Petre Ivanovici** (pilot în vestita escadrilă "Dracii Roșii"), **Radu Manicatide**, **Francisc Galeno** (comandantul Grupului 5 Bombardament, din cel de-al doilea război mondial, decorat cu cea mai înaltă distincție de aviație – Ordinul "Virtutea Aeronautică" în grad de comandor), **Alexandru Marcu** (a zburat, printre primii piloți români, avionul supersonic MiG-21) etc.

De asemenea, în principalele clădiri ale muzeului sunt amenajate, pe spații largi, **Sala de inițiere în aviație Traian Vuia**, cuprinzând momentele de vârf ale aeronauticii românești, **Sala Henri Coandă** (motoare, machete etc.), **Sala Radu Manicatide** (cu mai multe tipuri de aparate de zbor construite de el), **Sala însemnelor oficiale ale Forțelor Aeriene Române** (1947–2005), **Sala istoriei radiolocației** (care marchează 50 de ani de existență a Trupelor de Radiolocație), **Sala istoriei rachetelor și cercetării spațiale** (care funcționează la Mediaș, în casa ce a aparținut savantului sibiian Hermann Oberth, și care cuprinde și activitatea astronautilor români **Dorin Prunariu** și **Dumitru Dediu**).

■ **ACTIVITĂȚI SPECIFICE.** Desigur, principala preocupare a personalului acestei instituții o constituie căutarea, adunarea, clasificarea, expunerea și conservarea de noi și reprezentative piese de interes muzeistic. În acest sens, Muzeul Aviației are mai multe protocoale de colaborare fie cu instituții similare din alte țări (SUA, Franța, Polonia, Germania), fie cu instituții de profil

autohtone (Muzeul Olteniei, Muzeul de la Iași, Muzeul Banatului etc.). Muzeul colaborează, de asemenea, cu Academia Română, cu OSIM (peste 20 de activități cu tematică aviatică, în ultimii ani), cu Academia Forțelor Aeriene "Henri Coandă", cu ARPIA, cu Academia Civilă de Aviație, cu ROMATSA etc.

O altă direcție importantă de acțiune o reprezintă popularizarea, prin diverse căi și mijloace specifice, a glorioaselor tradiții ale aeronauticii românești, a impresionantului patrimoniu din zestrea muzeului. Acest obiectiv se atinge, în primul rând, printr-o densă și elaborată "ieșire în lume". Ceea ce înseamnă: ♦ expoziții permanente și ocazionale atât în țară, cât și în străinătate (Franța, SUA); ♦ elaborarea unor lucrări și cărți de specialitate ("Istoria aeronauticii militare române 1910–1916", de prof.

univ. dr. Valeriu Avram, "Contribuții românești la dezvoltarea aeronauticii la începutul secolului XX", de comandor George Paul Sandachi și Valeriu Avram, "Istoria aviației reactive", de comandor George Paul Sandachi, "Generalul aviator ing. Gheorghe Negrescu", de prof. univ. dr. Valeriu Avram, "Traian Vuia și avioanele sale profetice", de general-locotenent în retragere Iosif Rus și comandor George Paul Sandachi etc.); ♦ acordarea de asistență de specialitate unor instituții (Aeroportul Internațional Henri Coandă; ROMATSA; Autoritatea Aeronautică Civilă Română); ♦ conducerea, în calitate de îndrumători științifici, a unor lucrări de licență la Facultatea de Istorie și la Academia Civilă de Aviație (prof.

este vizitat de peste 30.000 de plătitori, la care se adaugă alte zeci de mii de neplătitori – elevi, studenți, militari în termen, ziaristi, delegații militare străine etc.); ♦ colaborare strânsă cu mass-media militară și civilă ("Observatorul Militar", "**CER SENIN**", Postul B1TV, Postul TVR Cultural, emisiunea Pro Patria a Armatei etc).

În perioada ce urmează, personalul Muzeului Aviației pregătește asiduu momentul **18 martie 2006**, când se vor împlini o sută de ani de la zborul istoric al lui Traian Vuia pe câmpul de la Montesson, de lângă Paris, când, pentru prima dată în lume, un aparat mai greu decât aerul a decolat cu ajutorul mijloacelor



Unul din "veteranii" aviației cu reacție – MiG-ul 15 prezent în parcul de aeronave

univ. dr. Valeriu Avram); ♦ lucru nemijlocit și calificat cu publicul vizitator (anual, Muzeul Aviației

proprii de bord. În mod concret, instituția muzeistică se va implica prin: organizarea expoziției "Traian Vuia și epoca sa"; realizarea, în mărime naturală, după planurile originale, a avionului "Vuia 1"; reeditarea cărții "Traian Vuia și avioanele sale profetice" (în trei limbi: engleză, franceză, germană); realizarea "Memorialului Traian Vuia" (soclu cu bustul genialului constructor și aviator; avionul "Vuia 1"; frescă reprezentând cele mai importante momente și personalități ale aeronauticii românești).

Dar despre evenimentul CENTENARUL ZBORULUI LA ROMÂNI vom scrie pe larg în numerele viitoare ale revistei noastre.



Rachetele sol-aer și stațiile de radiolocație – repere ale istoriei Forțelor Aeriene Române

**Colonel (r)
NICOLAE RADU**

E VREMEA TALENTELO!

A fi manager înseamnă a lucra cu oamenii. Partea bună este aceea că, de obicei, managerii au posibilitatea de a-și alege personalul.

Atâta timp cât reușim să instalăm oamenii potriviți în posturile potrivite, efortul pe care va trebui să-l facem, în calitate de manageri, pentru atingerea obiectivelor organizației vor fi minime deoarece, primind instruirea adecvată, angajații se pot ocupa singuri de îndeplinirea sarcinilor care le sunt încredințate.

Așadar, unul din principalele noastre obiective este alegerea persoanei potrivite, pentru un anumit post, ceea ce necesită o pregătire foarte atentă a selecției. Acest proces presupune:

- descrierea postului (sarcinile principale și responsabilitățile vor fi înscrise în fișa postului);
- portretul-robot al angajatului ideal (calități fizice, calități psihice, abilități și cunoștințe);
- recrutarea candidaților (anunț publicitar cu specificarea tipului de persoană căutat);
- obținerea și prelucrarea informațiilor preliminare oferite de candidați (Curriculum Vitae, referințe, scrisori de intenție);
- verificarea candidaților selectați (testare psihologică, testare practică, interviu);
- luarea deciziei de angajare (încadrarea candidatului care se potrivește cel mai bine postului).

O fișă a postului înmănată din start angajatului va preveni eventualele neînțelegeri ulterioare, deoarece noul ocupant al postului va ști exact ce se așteaptă de la el.

Interviul este etapa decisivă în selectarea angajaților, permițând managerului să:

- evalueze compatibilitatea candidaților cu postul scos la concurs;
- analizeze informațiile obținute anterior;
- testeze reacția candidaților în anumite situații.

Pentru a realiza interviuri de succes, managerul trebuie să planifice în detaliu subiectele pe care le va discuta cu candidații, pregătind întrebări relevante care să-i permită formarea unei păreri obiective referitoare la caracterul și personalitatea acestora.

Principalele direcții pe care le vor viza întrebările intervievatorului sunt:

- activitățile curente (Cu ce se ocupă în prezent?);
- relațiile de muncă (Preferă să lucreze singur sau în echipă?);
- educația și realizările profesionale (Are inițiativă?);
- interesele personale (Ce îi poate afecta activitatea profesională?);
- motivele alegerii postului (Este ambițios?).

Formularea întrebărilor este deosebit de importantă în cadrul interviului, deoarece cu ajutorul acestora putem obține informații suplimentare despre domeniile de interes, putem examina competența candidatului și, nu în ultimul rând, îi putem explora opiniile, atitudinile și sentimentele.

Pentru a obține informații cât mai exacte, este esențial să utilizăm întrebări deschise, care să nu sugereze variante de răspuns (De ce? Cum?) și să ascultăm activ răspunsurile candidatului, rezumând, din când în când, ceea ce s-a discutat.



Oricine a pornit pe calea descoperirii de sine știe că s-a angajat pe un drum foarte lung, care nu se sfârșește, probabil, niciodată. E foarte greu să-i conduceți pe alții dacă nu aveți măcar un nivel rezonabil de înțelegere a propriei personalități.

www.psihoteste.ro, secțiunea CARIERA:

“Care este atu-ul tău pentru a face carieră?”

“Vei face carieră?”

“Ce fel de subaltern ești?”

www.job-consulting.ro, secțiunea TESTE PSIHOLOGICE:

“Chestionar de interese personale”

Este momentul alegerii președintelui O.N.U., iar votul tău va determina cine este alesul. Iată-i pe cei trei candidați:

Candidatul A are legături cu politicieni corupți, are două amante și fumează ca o locomotivă;

Candidatul B a fost concediat de două ori, iar în facultate se droga și bea un sfert de litru de whisky în fiecare noapte;

Candidatul C este erou de război, nu a avut niciodată legături extraconjugale și nu consumă alcool decât ocazional.

Pe care candidat îl alegi?

R: Dacă ai optat pentru C, tocmai l-ai promovat pe Adolf Hitler, în detrimentul lui Franklin D. Roosevelt și a lui Winston Churchill.

Când pământul era singura resursă sacră, națiunile se băteau pentru el. Acum, bătaia se dă pentru oamenii talentați.

Stan Davis

Am un plan detaliat pentru fiecare candidat pe care îl voi intervieva?

Carierele noastre au nevoie de o importantă infuzie de talent. Iar talentul poate fi găsit, cel mai probabil, printre non-conformiști și rebeli.

David Ogilvy

Oamenii fără vicii au foarte puține virtuți!

Abraham Lincoln

Ești creatorul propriului tău destin! Și îți poți crea propria legendă... sau nu...

Isabel Allende

Nu angaja niciodată o persoană care nu a comis nici o greșală până în prezent!

Tom Peters

CANDIDAT = persoană care se prezintă ca fiind potrivită pentru postul oferit.

REFERINȚE = opinii cu privire la calitățile și cunoștințele unui candidat oferite de persoane care îl cunosc.

PRESELECȚIE = o primă triere a celor mai buni candidați, în urma analizei informațiilor preliminare.

ÎNTREBĂRI ÎNCHISE = întrebări care permit candidatului să răspundă prin DA sau NU.

Promovează talentul! Restul este detaliu.

Allan Pease

Suferă cineva dintre voi de prea mult talent?

Studentii premianți devin deseori angajați mediocri, fiind incapabili să rezolve acele probleme care se prezintă în altă formă decât cea pe care au învățat s-o recunoască în școală.

Howard Gardner

Știi exact de cine am nevoie?
Am folosit la maximum informațiile primite de la candidați?

Când te-ai întreat ultima oară: "Ce vreau să devin?"

Sara Ann Friedman

Am dat candidaților posibilitatea de a spune tot ce au de spus?

Când îți place ceea ce faci, TRĂIEȘTI!

Tom Peters

Am încercat să-i fac pe candidați să se simtă în largul lor de la începutul interviului?

Am făcut o preselecție corectă (după criterii), pentru a determina pe cine invit la interviu?

Nu cred că există ceva mai rău decât a fi obișnuit.

Warren Bennis

Oamenii talentați își așteaptă rareori rândul. Tot mai des vedem tineri în funcții de conducere. Astfel, talentul devine autoritate!

Ed Michaels



Selectia personalului

Imaginați-vă că aveți doi candidați excelenți pentru un post. Unul dintre ei are foarte multă experiență, este deosebit de calm și încrezător în propriile abilități. Celălalt are semnificativ mai puțină experiență, dar are calificări mai bune și este deosebit de motivat.

Pentru care dintre următoarele două instrumente ați opta în vederea luării unei decizii?

A) Evaluarea simplă a opțiunilor:

1. Listați candidații pe o foaie de hârtie;
2. Enumerați criteriile pe baza cărora veți alege;
3. Punctați fiecare candidat pentru fiecare criteriu (1-10);
4. Adunați punctele.

B) Evaluarea sofisticată a opțiunilor:

1. Listați candidații;
2. Enumerați criteriile;
3. Ponderați criteriile (Dați primului criteriu valoarea 1. Dacă al doilea este doar pe jumătate la fel de important, acordați-i 0,5; dacă este de două ori mai important, dați-i 2);
4. Punctați fiecare candidat pentru fiecare criteriu;
5. Înmulțiți punctajul fiecărui criteriu cu ponderea sa;
6. Adunați rezultatele.



PREMII, FAIMĂ, RECUNOAȘTERE!

Așteptăm răspunsurile dumneavoastră pe adresa redacției, telefonic sau prin e-mail. Datele de contact le găsiți în caseta redacțională, la pagina 2 a fiecărei ediții a revistei "CER SENIN".

Sunteți talentat și nu luați nici măcar salariu de merit? Dovediți-o! Intrați în TOP 10 MANAGEMENT!

Locotenent CIPRIAN PĂTRAȘCU

...Începutul primăverii anului 1974. Este încă frig. Ger de minus 14 grade. Vizibilitate redusă, păclă. Aflat în panta de urcare cu un MiG-21, locotenentul-major Doru Davidovici, pilot clasa 1, primește, pe neașteptate, o izbitoră peste față, piept și picioare de parcă s-ar fi prăvălit brusc peste el, în cabină, un imens val nevăzut. Capul, rezemat de scaunul catapultabil, îi este răsucit spre dreapta. Când se dezmeticește, vede că avionul coboară cu 800 km la oră spre o pădure. Decuplează imediat forțăjul, aduce avionul la orizontală, raportează că i-a sărit cupola și începe procedurile de venire la aterizare.

O fâșie din plexiglasul cupolei rămasă în rama metalică din dreapta îi îngreunează vizibilitatea. Prinde manșa cu stânga, iar cu dreapta încearcă s-o smulgă. Mănușa îi este ruptă și degetele însângerate. Revine cu dreapta rănită pe manșă și cu stânga se chinuie să deszăvorască rama, înlăturând astfel și fâșia aceea fluturândă care devenise atât de periculoasă. Degetele îl dor din ce în ce mai tare. Pune din nou stânga pe manșă, ca să coboare, cu dreapta, vizorul de la cască, dar curentul turbionar, cu forța unei cascade, i-o răsuțește și i-o duce la spate, în prelungirea fuzelajului. Lăsând pentru câteva clipe manșa liberă, pilotul reușește, cu ajutorul mâinii stângi, să readucă dreapta în carlingă, fixează manșa, dar mâna rămâne inertă. Își dă seama că brațul i-a ieșit din articulație și pitează numai cu stânga. Așa reușește să aștearnă avionul pe pistă.

...O altă întâmplare ieșită din comun, petrecută cu mult mai mult timp în urmă, cu 40 de ani, unică până atunci în țară și, se părea, și pe continent, îl are ca erou pe căpitanul Nicolae Danșe. Aterizase cu un MiG-21 cu o jamba escamotată. Fără flapsuri, fără frâne aerodinamice. Doar pe jamba din dreapta și triciu, și acestea scoase cu avarie, întrucât rămăsese fără presiune hidraulică. Cu avionul în pericol să capoteze pe pistă sau, mai rău, să ia foc.

A reușit o aterizare care i-a făcut pe mulți, inclusiv pe el, să se închine. Dacă ar mai fi rulat 20 de metri, supersonicul ar fi intrat în linia de avioane parcate pe bretelă!

...Catapultarea comandurului Ioan Zăpârțan, dintr-un avion care a explodat și s-a rupt în zbor și aterizarea pe o pădure a locotenentului Mihai Virag au rămas, de asemenea, înscrise în memoria cititorilor datorită dramatismului lor, dar și a talentului cu care au fost redade de comandorul (r) Ion Clenciu, într-o vreme camarad și prieten cu eroii reportajelor din care am spicuit cele de mai sus.

La unele din cazurile speciale a fost martor ocular. Altele i-au fost relatate. În câteva s-a numărat printre eroii acțiunii, cum a fost întâia interceptare a unui avion de cercetare și bombardament cu reacție, noaptea, în condiții meteorologice grele.

Omul care, cu o memorie de cristal, decuța din noianul amintirilor asemenea cazuri de excepție și le așternea cu un deosebit har în pagini de revistă, astăzi, nu mai este. Comandorul (r) ION CLENCIU a decolat în ultimul său zbor, spre escadrilele din ceruri.

S-a dus să-i spună lui Doru Davidovici că nu este adevărat că a fost uitat, cum insinua cineva pe un post de televiziune, ci că abia s-a scris despre el. S-a mutat la aviatorii promoțiilor de dinaintea lui, la foștii colegi și la cei ce i-au urmat la manșa avioanelor reactive și, de la un timp, au trecut pe celălalt tărâm, despre care se spune că este al unei liniști eterne.

A plecat grăbit, fără să-și ia rămas bun de la noi, el care era de un calm împerturbabil, calculat în tot și în toate. El care, ca pilot, printre primii pe avioane militare de luptă cu reacție, știa forța focului țâșnit din efuzoare a murit, vai!, flagelat de flăcările... aragazului din bucătărie! Sau, poate, era cu gândul la manuscrisele lăsate pe birou, la următorul "Caz special" ce se angajase să-l aducă la redacție, ori la fișele pentru Dicționarul personalităților din aviație, la care lucra cu neasemuită râvnă.

Nici un ziarist nu a cunoscut, și probabil nici nu va mai reuși să cunoască mai bine, mai în detaliu ca el, problemele din aviație și, pentru o bună perioadă de timp, și din marina militară. Timp de câteva



CÂND ȘI CERUL PLÂNGE...

decenii, în "Apărarea patriei", organul central de presă al Armatei Române, cele două arme, străjuitorii cerului și ai apelor, și-au găsit reflectate toate problemele lor de muncă, de viață, de familie, de suflet.

Și-a consacrat cei mai frumoși ani, întreaga existență, aducerii în prim plan a figurilor de excepție ale aeronauticii naționale, și militare în special, a faptelor lor extraordinare, dar și a marilor anonimi ai aerodromurilor. Era biograful neconfirmat al tuturor marilor cărturari ai aviației, ai marilor ași, cărora le știa în amănunt viața și activitatea. Tocmai de aceea era îndrăgit și respectat de toți, fără excepție.

A vibrat și la cele bune și la cele rele care s-au petrecut în aviație, ca structură și ca fenomen. A fost omul care a dat de la el totul și n-a cerut nimic în schimb. Un altruist, în deplinătatea sensului și semnificației acestei noțiuni.

A sprijinit drumul pe calea gazetăriei al celor ce au îmbrățișat această frumoasă profesie, pe care el a iubit-o ca nimeni altul. Le-a fost și ne-a fost un excelent coleg, mentor, prieten, povățuitor.

A dăruit din zestrea lui intelectuală, cu o modestie desăvârșită, tot ce era mai sensibil, mai curat, celor ce îndrăgeau aviația, zborul, aventura spațială.

Și la aproape 79 de ani, avea poftă de viață, avea proiecte îndrăznețe. Scria la "Orizont Aviatc", unde a inventat rubrici, cotiza substanțial din pensia sa pentru ca această publicație să nu piară. Pregătea o carte despre aviatorii reportajelor sale, despre eroii epocii sale. Scria la noi, la "CER SENIN", și venea adesea în redacție ca un membru de facto al colectivului nostru. Ne oferea uneori, nu fără rețineri și teama de a supăra, sugestii, ne propunea subiecte.

A fost un om în continuă mișcare, vibra la nou, se topea în demersurile aviatice, fiindcă se considera, dintotdeauna, integrat aviației, în această entitate mirifică, glorioasă, pe care o venera și pentru care era capabil de orice sacrificiu.

Era spiritul bun al aviatorilor, augurul lor. Și nu suporta nici măcar în gând catastrofa, dezastrul, drama celor ce se sacrificau pe altarul aripiilor patriei. În destinul lor fără noroc, au avut în el primul înțelegător, primul plângător și iertător al pieirii tragice. El, nea Ion Clenciu, Domnul Aviației și Domnul Gazetăriei Militare.

Recompensa lui va fi dincolo, în eternitate. Va rămâne omul care a întruchipat în cel mai înalt grad puritatea, spiritul de sacrificiu al celui ce a fost un mare scriitor și ziarist, un poet de o rară sensibilitate, un aviator de o desăvârșită fidelitate.

Poate și de aceea, ca să limpezească și cerul și pământul, marele Prooroc Ilie Tesviteanul, ocrotitorul și patronul spiritual al aviatorilor, în ziua ultimului său drum, a deschis larg băierile văzduhului și a iscat o ploaie torențială, pentru ca sufletul lui nea Ion, curat ca lacrimile ce nu ne conțineau pe față și în suflet, să intre de-a pururi în împărăția lui Dumnezeu. Plângea cerul, îl plângea pe bunul și minunatul comandor aviator ION CLENCIU! Iar el zbura, zbura spre înaltul nedefinit, unde escadrilele cernite se pregăteau să-i dea ONORUL.

Adio, nea Ioane!

"CER SENIN"

Președintele filialei A.N.V.R. Gorj, generalul de brigadă (r) Constantin Ispas, continuă seria **Nemuritorilor** cu un nou volum, al treilea, dedicat celor mai viteji dintre vitejii ținutului în care trăiește – cavalerii Ordinului Militar "Mihai Viteazul", distincția supremă acordată numai ofițerilor pentru fapte de arme cu totul și cu totul excepționale săvârșite în contact direct cu inamicul.

Decorația, instituită în decembrie 1916 de Regele Ferdinand I, a fost atribuită în primul război mondial unui număr de 314 ofițeri români (din care 117 post-mortem), dintr-un total de 17.921 ofițeri participanți pe front, iar în cel de-al doilea, la 1.336, din care 422 post-mortem, dintr-un total de 200.000 ofițeri care au luat parte la acest război.

Printre ofițerii gorjeni decorați cu înalta distincție se numără și locotenentul aviator VASILE CRAIU, născut la 31 decembrie 1895, la Târgu Cărbunești.

Craiu – menționează autorul – a fost printre primii eroi care au primit Ordinul Militar "Mihai Viteazul". "Șoimul

de la Mărășești", cum a mai fost supranumit, făcea parte din Escadrila Nieuport 10 Vânătoare, Grupul 3 Aeronautic Galați, repartizată pe lângă Armata 1, și s-a distins, de la început, ca un desăvârșit zburător. În Ordinul de zi nr. 96/1917, general Eremia Grigorescu, comandantul armatei, propunându-l pentru decorație, îl caracteriza pe Craiu ca "un pilot de elită, inteligent și cu un curaj ieșit din comun".

După ce, în luna martie 1917, a făcut inofensive trei avioane "Fokker", în aprilie a angajat o luptă inegală, pe viață și pe moarte, cu trei avioane germane, cărora le-a dat o ripostă serioasă, punându-le pe fugă.

În cartea generalului Ispas este remarcat, de asemenea, faptul că în timpul primului război mondial au fost distinse cu Ordinul "Mihai Viteazul" și patru flotile de aviație.

Un alt erou aviator gorjean cavaler al Ordinului amintit este și maiorul **Dan Scurtu**, comandant de patrulă, de escadrilă și, apoi, al Grupului 7 Vânătoare în cel de-al doilea război mondial.

Numai în primele patru luni ale

Campaniei din Est a totalizat 24 de misiuni la inamic, 31 lupte aeriene și 7 atacuri la sol. A luptat apoi la Stalingrad. În noaptea de 22/23 noiembrie 1942, când aerodromul



Karpowka era încercuit de 50 de tancuri sovietice, în fruntea Escadrilei 58, Scurtu a reușit să respingă atacurile succesive ale acestora, folosind cu iscusință și pricepere armamentul personal și cel din dotarea avioanelor.

În calitate de comandant al Grupului 7 Vânătoare, pe Frontul de Răsărit, Scurtu a executat 110 misiuni la inamic, cu 5 atacuri la sol, 8 bombardamente în picaj și 41 lupte aeriene. A participat apoi la apărarea zonei petrolifere Ploiești, efectuând 20 de misiuni, din care 13 de apărare aeriană și 7 lupte aeriene.

Prin admirabila sa tactică de conducere, atât terestră, cât și aeriană, precum și prin actele de bravură personală – cum se specifică în Raportul de decorare semnat de comandantul Corpului Aerian Român, generalul de escadră Emanoil Ionescu –, "aviatorul Dan Scurtu este un viu exemplu de luptător și comandant".

La 26 august 1944, de pildă, într-o luptă aeriană pentru apărarea Capitalei, el a doborât un avion Hb 323 – gigant, cu 6 motoare, care avea la bord 80 de militari SS înarmați și 12 membri ai echipajului, pentru ca, două zile mai târziu, în fruntea formației, să atace o coloană de 150 autoblindate, care, astfel neutralizată, a putut fi capturată de trupele noastre.

Editura Universității Naționale de Apărare și-a făcut un titlu de onoare din aducerea la lumină a unor cărți valoroase axate pe probleme de mare actualitate, în care fenomenul militar este abordat prin prisma celor mai noi cuceriri ale științei și tehnicii. O astfel de lucrare este și cea semnată de trei specialiști de certă valoare, cadre didactice recunoscute în cea mai înaltă instituție militară de învățământ pentru rigoarea matematică cu care "atacă" componentele câmpului de luptă modern: **general de brigadă prof. univ. dr. Viorel Buța, locotenent-colonel prof. univ. dr. ing. Gelu Alexandrescu și maior conf. univ. dr. Daniel Dumitru.**

Având ca obiect de studiu **puterea de luptă**, autorii tratează cu aplomb acest element dinamic în strânsă dependență cu toate aspectele sale, reușind să determine metodologii moderne de evaluare a nivelului acesteia bazate pe modele matematice corespunzătoare.

Deosebit de interesante pentru cititorul pasionat de problematica forțelor aeriene sunt constatările privitoare la radiolocația viitorului. Sublinierea potrivit căreia datele și informațiile obținute prin radiolocație au și vor continua să aibă o importanță vitală în sistemul de comandă și control al spațiului aerian, pentru prevenirea surprinderii, asigurarea

întrebuințării oportune a aviației, rachetelor și artileriei antiaeriene, a mijloacelor de război electronic și controlul respectării regimului de zbor – este pe cât de adevărată pe atât de bine documentată.

Sunt, de asemenea, relevante și supuse controlului matematic rolul, direcțiile de perfecționare a sistemelor de radiolocație proprii, modalitățile de combatere a celor aparținând inamicului,



considerațiile referitoare la descoperirea țintelor "invizibile", determinările pe care toate acestea și multe alte laturi ale componentei electrono-optice a forțelor aeriene le incumbă.

Deși cartea pare axată, în principal, pe aspecte ale puterii de luptă în structurile tactice din trupele de uscat, multe și de mare însemnătate sunt concluziile reieșite pentru comandanții din toate categoriile de forțe, inclusiv din cele aeriene.

Literatura cu tematică aeronautică, dezvoltată în special în perioada de după revoluția din decembrie 1989, când tot mai mulți autori s-au încumetat să-i diversifice și îmbogățească aria de manifestare, ne propune o nouă lucrare, "EROUL AVIATOR VASILE A. GAVRILIU", de comandor (r) Constantin Iordache.

Publicist și scriitor deosebit de activ în ultimele decenii, el însuși fost pilot, comandorul (r) Iordache, cu o seamă de lucrări apărute și altele aflate sub tipar, reușește, în cartea pe care o semnalăm, o descriere plină de savoare a mediului și modului în care Vasile Gavriliiu, Chițu – cum îl apelau colegii –, și-a desfășurat activitatea. O emoționantă trecere în revistă a vieții bravului aviator, începând cu anii copilăriei, adolescenței și culminând cu strălucita activitate de front, în ambele campanii, și cu perioada în care s-a afirmat ca dascăl, la C.I.P.A., unde a format zeci de promoții de aviatori civili – piloți, ingineri de bord, navigatori, tehnicieni, pe toate tipurile de aeronave existente în timpul său.

Un om pasionat și dedicat până la sacrificiul profesiei, artei zborului, dar și datoriei în slujba armatei, a țării. Cavaler al Ordinului "Mihai Viteazul", după ce a obținut o serie de alte medalii și ordine, pilotul și comandantul Vasile Gavriliiu are un palmares de luptă impresionant: 306 misiuni la inamic, cu realizarea a 12 victorii sigure, 2 probabile, 5 avioane distruse la sol, coloane de blindate scoase din luptă, mijloace antiaeriene neutralizate.

Cartea ne aduce în prim plan, prin mărturia documentelor și a celor care l-au cunoscut și i-au fost apropiați, inclusiv ale nu mai puțin apreciatului său frate,

comandorul (r) Traian Gavriliiu, momente impresionante din viața lui Vasile Gavriliiu și ale camarazilor săi, aviatori de elită – Alexandru Șerbănescu, Constantin Băzu Cantacuzino, Ion Mucenica, Ion Milu, Ion Dobran –, ca să cităm numai câțiva din pleiada vânătorilor cu care a pluit plan la plan pe cerul spintecat de proiectilele artileriei antiaeriene ori de loviturile țâșnite din gurile de foc ale avioanelor inamice.



Cartea ne dă, prin delicatetea scriitorului, și o lecție. Cum trebuie să lupti atunci când soarta îți este potrivnică, să nu te lași înfrânt. Niciodată. Este strategia celui ce are mentalitate de învingător. Cum au avut-o Gavriliiu și fratele său. Scoși abuziv și prea devreme din armată, ei nu s-au resemnat, n-au abandonat lupta cu viața, ci s-au încumetat să atace noi obiective chiar dacă în viața civilă. Și cu mare succes!

Pagină realizată de comandor (r) PETRE BĂNĂ

