

Nava școală *Mircea*
la Festivalul Maritim

MARMARIS 2005

www.fortele-navale.ro

MARINA ROMÂNĂ

REVISTA FORTELOR NAVALE ROMÂNE

MAI-IUNIE 2005



Fregata *Regele Ferdinand*
la finalul operaționalizării

GRUPUL MASS-MEDIA AL FORȚELOR NAVALE

Redactor - șef :

Locotent - comandor

ION BURGHISAN

e-mail: ion.burghisan@forte-le-navale.ro

MARINA ROMÂNĂ

Revistă fondată în 1990, editată de Statul Major al Forțelor Navale

Secretar de redacție:

Maior Costel SUSANU

e-mail: costel.susanu@forte-le-navale.ro

Redactor:

Bogdan DINU

e-mail: redbogdan@yahoo.com

ADRESA REDACȚIEI:

Hotelul Militar Constanța

B-dul Mamaia Nr.92

0241 - 619539 (redactor - șef)

0241 - 615700 int. 172 (redacția)

0241 - 619539 (fax)

e-mail : marina_romana@forte-le-navale.ro

Se editează 6 numere pe an, cu apariție la două luni.

NORME DE COLABORARE:

Cititorii pot trimite pe adresa redacției texte și fotografii care se încadrează în tematica revistei. Manuscrisele nu se înapoiază. Răspunderea juridică pentru conținutul articolelor aparține în exclusivitate autorilor, conform art. 206 CP

COPYRIGHT:

Este autorizată orice reproducere cu condiția specificării sursei.

ISSN: 1222-9423

C-da 4643/2005; B-00342

Tehnoredactarea și tiparul:

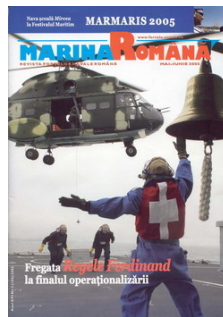
Centrul Tehnic-Editorial al Armatei

B-dul Ion Mihalache nr.124-126,

București

Tel.: 021-2242634

DTP: **Sorin DOBRE**



Coperta 1: Exercițiu VERTREP pe fregata *Regele Ferdinand*
(Foto: Cătălin Ovreiu)



Coperta 4: Dragorul maritim Nicosescu în strâmtoarea Bosfor, la BLACKSEA PARTNERSHIP' 05

SUMAR

ȘTIRI DIN FLOTĂ

N.Ș. Mircea în misiune de reprezentare..... 4

· EVENIMENT

Reuniunea comandanților Marinelor Militare de la Marea Neagră5

Fregata Regina Maria a arborat Pavilionul românesc7

INSTRUCȚIE

Reînființarea unității de vedete blindate la Tulcea9

COOPERARE REGIONALĂ

Prezență activă la BLACKSEAFOR.....11

Festivalul maritim Internațional MARMARIS 200514

PAVILION NATO

Ritmul operaționalizării ...21

MONITOR PE DUNĂRE

Marinarii fluviali la examen26

ANIVERSĂRI

145 de ani de la crearea Marinei Militare a României moderne30

AZIMUT CULTURAL

..... 35



DRUM BUN, MIRCEA

La plecarea navei școală Mircea în cel de-al doilea marș de instrucție din acest an, locțiitorul șefului Statului Major al Forțelor Navale a transmis echipajului mesajul conducerii Forțelor Navale Române

*Contraamiral Ioan Costi,
locțiitorul șefului Statului Major al Forțelor Navale*



În șirul celor mai emoționante momente, care marchează cariera ulterioară a fiecărui ofițer sau maestru militar de marină, practica la bordul Navei Școală „Mircea” ocupă, neîndoielnic, primul loc. Practica la „Mircea” înseamnă primul contact cu istoria, cu navigația tradițională. Este primul contact cu atmosfera îmbibată de sare și cu aspra viață pe mare dusă, nu de puține ori, dincolo de limita rezistenței. Acum încolțesc primii germeni ai noțiunii de lucru în echipă, iar caracterele, oricâte asperități ar avea, se modelează. Acesta este pentru noi un adevăr valabil de mai bine de o sută douăzeci de ani, de când marina română și-a legat numele de un simbol: „Mircea”. Numele, tradiția, bucuria de a naviga și de a te simți, acolo, în largul mării, mai aproape de stele s-au transmis din generație în generație, fiind una dintre cele mai

inestimabile valori ale marinarilor români.

Privită la început cu teamă, experiența la „Mircea” a sfârșit prin a deveni pentru fiecare dintre noi subiectul celor mai nostalgice amintiri. Și iată că, astăzi, o nouă generație de cadetți ai școlilor românești de marină se pregătește să pornească pe drumul fără de pulbere pentru a-și da întâlnire cu aventura.

Invitată să participe la competiții și festivaluri nautice alături de multe dintre suratele ei, nava școală *Mircea* va da, ca de fiecare dată, proba vocației de navigatori a românilor. Renăscut precum pasărea „Phoenix”, „Mircea” va fi prezent, în această vară, la marea sărbătoare a velierelor din Europa: *Tall Ships Race 2005*, și va reprezenta România la acțiuni aflate sub patronajul unor personalități ilustre din rândul cărora nu lipsesc șefi de state sau de guverne. „Mircea” va da onorul suveranului Belgiei, cu ocazia celei de-a 175-a aniversări a acestui regat și va celebra cel de-al 100-lea an al Independenței Norvegiei. Lisabona, Cherbourg, Newcastle, Bremerhaven, Amsterdam sunt alte câteva porturi în care nava noastră a fost invitată. Îmi exprim convingerea că, la fel ca de fiecare dată, marinarii români vor face ca numele navei lor să fie rostit cu admirație în toate porturile în care aceasta va acosta, iar paginile ziarelor și emisiunile de știri vor prezenta cu lux de amănunte bucuria de a fi, pentru câteva clipe, vizitator la bordul lui „Mircea”.

Statul Major al Forțelor Navale face eforturi susținute pentru a pregăti generația de mâine a cadrelor de marină. Nava școală este cea mai adevărată sală de curs, laboratorul cu dotarea cea mai performantă și toți sunt convinși că într-o zi vor spune cu mândrie „*am fost cadet pe Mircea*”. Bun cart înainte echipajului, iar navei vânt prielnic în pânze și marinari destoinici pe punte și în arboradă!

Știri din flotă

Fregata *Köln*, aflată sub pavilion german, a efectuat, în perioada 29 aprilie – 3 mai, o vizită la Constanța, în baza planului de relații internaționale al SMFN. Programul echipajului a cuprins vizite la Comandamentul Operațional Naval și la autoritățile locale, schimburi de experiență prin participarea la exerciții comune, vizitarea orașului și a stațiunilor de pe litoral. Aflat la Constanța, Președintele României, Traian Băsescu a vizitat fregata germană pe 2 mai. La plecare, fregata *Köln* a desfășurat un exercițiu de tip PASSEX în compania fregatei Mărășești. **(I.B.)**



În perioada 9-12 mai a.c. comandantul Flotei Turce, amiralul Yener Karahanoglu a efectuat o vizită oficială în România. Programul activităților a inclus primiri la Statul Major al Forțelor Navale, la Comandamentul Operațional Naval și vizite în unități ale Marinei. În cadrul întrevederilor, atât la București cât și la Constanța au fost abordate subiecte legate de inițiativele de cooperare, îndeosebi în domeniul pregătirii forțelor și personalului naval a celor două țări precum și de participarea navelor românești și turcești la inițiativa regională BLACKSEAFOR. Un alt aspect al convorbirilor l-a constituit stadiul procesului de reformă în Forțele Navale

Române și măsurile luate pentru creșterea interoperabilității la nivelul standardelor NATO, contribuția acestora în cadrul activităților NATO, precum și în procesul de creștere a cooperării, încrederii și stabilității în zona Mării Negre. Finalul vizitei la Constanța și a întregii vizite oficiale a avut loc pe nava școală Mircea care se află în pregătiri pentru marșul de instrucție pe care îl va desfășura în această vară. **(I.B.)**

Pe 6 mai, fregata franceză *La Motte Picquet* a acostat în dana pasageri a portului Constanța pentru o vizită de 4 zile. În prima zi a vizitei, o delegație condusă de comandantul navei, comandorul Xavier Gariel a fost primită la Comandamentul Operațional Naval de către comandantul acestuia, contraamiralul de flotilă Neculai Surlă. Cunoscător (și mai ales beneficiar în calitate de comandant de navă) al sistemului integrat de supraveghere navală din Marea Mediterană, comandorul Gariel s-a arătat interesat de modul și stadiul de realizare al proiectului similar din Marea Neagră. Pe drumul de plecare, în dimineața zilei de 9 mai, fregata *Mărășești* a participat la un exercițiu de tip PASSEX alături de fregata *La Motte Picquet*. **(I.B.)**



În baza ordinului ministrului Apărării Naționale, începând cu data de 1 mai 2005, comandorul Cornel Mihai a fost numit din funcția de atașat al apărării militare, aero și naval al României în Republica Franceză și Republica Algeriană Democrată și Populară, în funcția de șef Instrucție și Doctrină la Statul Major al Forțelor Navale.

Nava-școală *Mircea* în misiune de reprezentare

Maior Costel SUSANU

Nava-școală *Mircea* a plecat, pe 9 iunie, în cel de-al doilea marș de instrucție din acest an în Marea Mediterană, Oceanul Atlantic și Marea Nordului, cu escale în porturile: Palermo (Italia), Lisabona (Portugalia), Zeebrugge (Belgia), Cherbourg (Franța), Middlesbrough, Newcastle (Marea Britanie), Fredrikstad (Norvegia), Bremerhaven (Germania), Amsterdam (Olanda), Tunis (Tunisia) și Cartagena (Spania).

Până pe 20 septembrie, când se va întoarce în portul Constanța, nava comandată de către comandorul **Dinu Pamparău** va parcurge 8876 mile marine în 71 zile de marș, la care se adaugă 32 de zile staționare în porturi. Comandantul marșului este comandorul dr. **Aurel Constantin**, șeful Direcției Hidrografice Maritime.

Lucrările de reconfigurare efectuate la bord au permis ca printre cei 75 de studenți ai Academiei Navale și elevi ai Școlii Militare de Maiștri să se afle și 8 fete. Studenții și elevii vor parcurge, pe timpul marșului, modulele de instruire practică marinărească din planurile de învățământ specifice.

Velierul românesc are toate premisele necesare reeditării prestației excepționale de anul trecut la Tall Ships Challenge 2004, create mai ales de evenimentele speciale la care va participa și va reprezenta România și Forțele Navale Române: a 175-a aniversare a Regatului Belgiei (Zeebrugge), Centenarul Independenței Norvegiei (Fredrikstad), cursa nautică Tall Ships Race 2005 (Cherbourg-Newcastle-Fredrikstad) și regatele Sail Bremerhaven și Sail Amsterdam.



Eveniment

Reuniunea comandanților Marinelor Militare de la Marea Neagră

Locotenent-comandor Ion Burghișan
Locotenent-comandor Ady Lupașcu

În zilele de 17 și 18 mai a.c. s-au desfășurat la Hotelul Yaki din Mamaia două întâlniri la nivel regional care au constituit prim-planul activităților marinarilor militari: **Reuniunea Comandanților Marinelor Militare de la Marea Neagră**, respectiv **Reuniunea Comitetului Comandanților Marinelor Militare de la Marea Neagră**, organul director al BLACKSEAFOR.

La prima reuniune, devenită tradițională în regiune, au fost invitați să participe, din partea Președinției României, generalul Constantin Degeratu, Mirela Maghiar din partea Ministerului Afacerilor Externe,

Dan Grigorescu din partea Ministerului Apărării Naționale și contraamiralul de flotilă dr. Eugen Laurian din partea Statului Major General. Deosebit de semnificativă pentru sublinierea poziției NATO față de problema securității și cooperării în Marea Neagră a fost participarea la Reuniunea din 17 mai a viceamiralului Ferdinando Sanfelice di Monteforte, comandantul Componentei Maritime a Comandamentului Aliat de la Napoli.

Reuniunea Comandanților Marinelor Militare de la Marea Neagră reprezintă principalul forum în care se discută regulat problemele cooperării navale în zonă. Importanța acesteia a crescut odată cu mutarea (prin aderarea României și Bulgariei la NATO) a graniței Alianței la Marea Neagră.

Anul acesta, comandanții celor 6 Marine Militare riverane Mării Negre au adus în discuție noi modalități de perfecționare a cooperării navale (și militare în general) în contextul amenințărilor asimetrice și al războiului global împotriva terorismului. Participanții au reiterat cerința comună de implicare activă a țărilor pe care le reprezintă, în combaterea terorismului, a traficului ilegal de armament, substanțe interzise sau persoane, precum și în acțiuni de protecție a mediului.

Țara noastră a făcut, prin vocea șefului Statului Major al Forțelor Navale, contraamiralul dr. Gheorghe Marin, propuneri pentru îmbunătățirea schimbului de informații între comandamentele navale de la Marea Neagră privind traficul naval în zonele proprii de responsabilitate, siguranța navigației, prevenirea accidentelor pe mare, inclusiv căutarea și salvarea cu mijloace militare, reciprocitate în sprijinul logistic și instruirea personalului și, nu în ultimul rând, cartografierea și activități privind hidrografia și meteorologia în bazinul Mării Negre.

Inițiatorul operațiunii BLACKSEA HARMONY, Turcia, a făcut o prezentare a operațiunii care are ca principal obiectiv monitorizarea traficului naval în Marea Neagră, identificarea navelor suspecte și lansarea măsurilor legale de interdicere a utilizării mării de către persoanele sau organizațiile aflate în conflict cu legea.

Tot în acest context, al diseminării rezultatelor lecțiilor învățate, VAm. Di Monteforte a împărtășit din experiența celor 5 ani de monitorizare a traficului maritim în Marea Mediterană în cadrul acțiunii ACTIVE ENDEAVOR. Comandantul Componentei Maritime a Comandamentului Aliat de la Napoli a subliniat câteva dintre modalitățile de întărire a monitorizării traficului ilegal: lucrul în rețea prin punerea la dispoziție a informațiilor proprii, prezența continuă pe mare a navelor



capabile să susțină o monitorizare continuă și existența unor reguli de angajare clare și eficiente care să permită inspecțiile la bord.

În cadrul Reuniunii Comitetului Comandanților Marinelor Militare de la Marea Neagră, au fost analizate în primul rând rezultatele lecțiilor din cea de-a 4-a activare a BLACKSEAFOR ce s-a finalizat în luna aprilie a acestui an sub comanda Georgiei. De asemenea au fost prezentate rezultatele consultărilor politice desfășurate în luna martie la Kiev cu privire la transformarea BLACKSEAFOR. S-a apreciat ca fiind folositoare dubla activare a grupării, astfel că și în ediția 2005-2006 va fi adoptat același calendar: o primă activare care să cuprindă și schimbarea comenzii (în perioada 8-27 august), urmată de o nouă reunire, în aceeași formulă, în aprilie 2006.

Conform protocolului de înființare a Grupării, la această întâlnire a Comitetului Comandanților Marinelor, a fost prezentată componența statului major al BLACKSEAFOR. Astfel, comandantul operațional va fi, începând din toamna acestui an, contraamiralul de flotilă Petrică Stoica, iar comandant al grupării de nave comandorul Alexandru Mîrșu. Navă comandant va fi fregata *Mărășești*.

Partea română a considerat ca fiind foarte importantă cunoașterea și recunoașterea BLACKSEAFOR de către organizațiile internaționale și expunerea în fața reprezentanților acestora a capacităților de acțiune, a credibilității în efortul de întărire a securității și colaborării în Marea Neagră.

Comitetul Comandanților a aprobat inițiativa șefului Statului Major al Forțelor Navale Române de a invita la ceremonialul de schimbare a comenzii BLACKSEAFOR, ce se va desfășura la Constanța, reprezentanți ai organizațiilor care se preocupă de securitatea globală și regională: ONU, OSCE, NATO, GUAM (Georgia -Ucraina - Azerbaidjan -Moldova), BSEC (Black Sea Economic Cooperation) și SECI (South European Cooperation Initiative).

A doua fregată tip 22 în serviciul Forțelor Navale Române

Fregata REGINA MARIA a arborat Pavilionul românesc



Maior **Costel SUSANU**

Prima etapă a acordului de achiziție a celor două fregate tip 22 care au aparținut Marinei Regale Britanice este în curs de finalizare. În cadrul ceremonialului desfășurat pe 21 aprilie, în baza navală Portsmouth, comandantul fregatei *Regina Maria* a primit Pavilionul înmănat de către șeful Statului Major al Forțelor Navale, contraamiral dr. **Gheorghe Marin**, nava intrând în serviciul Forțelor Navale Române.

HMS *Coventry*, redenumită *Regele Ferdinand* și HMS *London*, redenumită *Regina Maria* sunt fregate multirol tip 22 cu posibilități operaționale semnificative și complet interoperabile cu navele din țările membre NATO. Dotarea Forțelor Navale Române cu aceste nave este în măsură să asigure creșterea semnificativă a capacității de luptă pentru îndeplinirea misiunilor precum și pentru participarea în misiuni internaționale.



Construcția HMS *London*, actuala fregată *Regina Maria*, a început în februarie 1982, în octombrie 1984 a fost lansată la apă, în 1987 a fost comisionată și în 1999 a ieșit din serviciu. Conform acordului de achiziție, nava a fost regenerată și se află în proces de operaționalizare și modernizare. Pregătirea personalului, asigurarea suportului logistic inițial și definirea acestuia pe termen lung se fac, de asemenea, conform aceluiași acord interguvernamental.



Echipajul este format din 203 marinari, toți militari profesioniști – 16 ofițeri, 76 maiștri militari, un subofițer și 110 militari angajați cu contract. Programul de pregătire a fost intensiv și a inclus, alături de cursurile de specialitate și de limbă engleză, valorificarea experienței echipajului fregatei *Regele Ferdinand*, aflată deja în țară, în curs de operaționalizare. Ca și la această navă, echipajul fregatei *Regina Maria* este organizat pe patru departamente, într-un sistem nou pentru Forțele Navale Române – logistică, operații, mentenanță și electromecanic. Nava se află acum în perioada de pregătire pe mare a echipajului și va ajunge în țară în luna iulie.

Instrucție

Limitele umane pot fi depășite

Transformările petrecute la nivelul structurii fizice și psihice umane în drumul de la om obișnuit la scafandru de luptă se pot împărți în două etape principale: formarea scafandruului și apoi aplicarea cunoștințelor acumulate în scopuri pur militare.

În continuare vom pune accentul pe cea de-a doua parte și cea mai importantă dintre ele.

Locotenent-comandor Ion BURGHISAN

O nouă naștere

Cursurile de pregătire a scafandrilor de luptă pot fi numite examene de viață. Acesta implică schimbări atât de profunde în devenirea profesională, încât le putem socoti ireversibile. Cine a ajuns scafandru de luptă, indiferent de evoluția ulterioară în carieră, își va face raportările la această perioadă de viață. Este, practic, o a doua naștere. O trecere într-o lume exclusivistă, iar bariera de acces este tocmai cursul acum avut în vedere.

Pe parcursul perioadei petrecute la Centrul de Scafandri, cursanții (cadre militare și militari angajați pe bază de contract nou numiți pe funcții de scafandri de luptă) se acomodează cu misiunile specifice. Este vorba despre misiuni ale scafandrilor deminori (căutare, descoperire, neutralizare mine aflate în acvatorii, pe nave sau pe cheuri), misiuni de cercetare și atac nave sau obiective de la litoral, lucrul cu aparatura de scufundare cu circuit închis și semiînchis. Partea „exotică” este reprezentată de exercițiile de supraviețuire, trai în condiții de izolare, marșuri cu echipament complet pe distanțe ce pot ajunge la 30 de kilometri.



Deși cursanții se aflau în timpul unui exercițiu de atac al unui obiectiv de la mal și erau destul de departe, conducătorului cursului, căpitanul Nicușor Chiripuci ne mărturisea aproape în șoaptă: *Trebuie să-i învățăm că limitele umane trebuie și pot fi depășite. De aceea antrenamentele sunt uneori foarte dure. Au fost și cazuri în care unii militari au fost respinși la evaluări pe parcursul desfășurării cursului, astfel că au fost repartizați pe alte funcții, în concordanță cu posibilitățile lor.*

Dedesubturile meseriei

Spre deosebire de alte domenii, spectaculozitatea scafandrierii nu se pierde în rutină. Dimpotrivă, noutatea în pregătire este preponderentă. În discuția cu maestrul militar clasa a II-a Ionel Moise, coordonator al cursului, răspunsurile vin înaintea întrebărilor: *Un scafandru de luptă, conform planurilor, se poate forma în 10 luni. Practic însă, pentru a fi bun în meserie, pregătirea este continuă. În acest moment cred că cel mai mult ne dorim să avem parte de o dotare cel puțin la nivelul pregătirii oamenilor.*

Pentru cursanți, fiecare zi e o enigmă ce se desfășoară ori la malul mării, ori în mare, ori pe câmpul de instrucție. Le sunt testate reacțiile în situații inedite. Chiar dacă în timpul liber sunt acasă sau oriunde altundeva, ei sunt tot la curs. Trebuie să fie pregătiți permanent să răspundă unei chemări la alarmă urmate de un marș istovitor în plină noapte. Așa că trebuie să fie atenți la ce mănâncă, la cum se odihnesc și la cum îmbină programul familiilor cu starea permanentă de veghe. *Avem parte de o pregătire fizică până la sânge, dublată de o pregătire psihologică cu care până acum nu am fost obișnuiți*, ne spune, cu responsabilitatea de care trebuie să dea dovadă un scafandru de luptă, caporalul Cătălin Ioniță. *Uneori nu ne dăm seama de această pregătire, dar după ce depășim anumite presiuni, după ce discutăm între noi, realizăm că exercițiul respectiv a fost o modalitate de pregătire psihică. Instructorii nu ne spun niciodată ce ne așteaptă.*

Încrederea poate fi oarbă

Am menționat, în debutul acestui articol, cele două etape pe care trebuie să le parcurgă un om pentru a deveni scafandru de luptă. O a treia etapă se referă la crearea, din indivizii astfel formați, a unui organism viu, numit în ansamblu, **grupa de scafandri**. Este etapa în care trebuie să ajungi să-ți cunoști colegii ca pe tine însuși. Să știi limitele până la care te poți baza, cu ochii închiși, pe ei. *Am învățat multe lucruri noi la curs și mai ales, am ajuns să știm cât putem și să dăm tot ce e mai bun în noi. Însă cel mai important lucru pe care l-am dobândit a fost coeziunea. Am învățat că trebuie să comunici permanent cu cei din echipă și atunci nu ți se poate întâmpla nimic rău. Nici chiar sub apă.* Acesta este, pe scurt, o parte din crezul fruntașului Cristian Tăbăcaru, un viitor scafandru de luptă. Și după ce am văzut, pe parcursul scurtei vizite desfășurate pe parcursul antrenamentelor pe plaja și în apele de la Eforie, nu mai avem nevoie de nici o altă argumentație ca să îl credem.

RENAȘTE MARINA MILITARĂ LA TULCEA



1 iunie 2005. Tulcea. Acostate în bordul Navei de comandament Siretul, alte 6 nave militare așteaptă momentul în care realitatea va contrazice previziunile sumbre (parțial îndeplinite între timp) de acum 2 ani.

Locotenent-comandor Ion BURGHISAN

Speranța moare ultima

Garda de onoare, ofițeri preocupați și agitați, militari care cu o bucățică de cârpă fac ultimele retușuri pe nave. Dacă nu ar fi făcut parte din peisajul cotidian al Tulcei până în urmă cu aproape 2 ani, cele 6 vedete fluviale ar fi putut da, prin aspect, impresia că sunt nou-nouțe. Iluzia ne este spulberată definitiv însă când întâlnim printre ofițerii prezenți la bordul navei Siretul, câțiva civili care privesc lung la cele 6 nave și dau ușor din cap, lansând parcă în eter mesajul „*v-am spus eu...*”. Sunt foști comandanți ai acestor nave sau ai divizionului din care au făcut parte. Alături de ei, ofițeri care și-au clădit cariera militară pe cunoștințele dobândite pe vedetele dragoare ori la Giurgiu, ori la Tulcea, ori la Brăila.



După ceremonialul religios finalizat cu sfințirea pavilioanelor, acestea au fost înmânate de către locțiitorul șefului Statului Major al Forțelor Navale celor 6 comandanți. Odată cu ridicarea solemnă a pavilioanelor (ce semnifică în același timp și drapelele de luptă ale navelor), vedetele fluviale se consideră intrate în serviciul Forțelor Navale Române. Practic, au revenit la viață după ce au fost la un pas de a fi transformate într-o masă de metal cu o singură caracteristică: greutatea.

Pentru a-și demonstra calitățile redobândite în urma procesului de regenerare, navele au făcut, imediat după ridicarea pavilionului, prima manevră și primul marș. Evoluția, într-un sincron perfect, a fost demnă de o paradă navală și i-a surprins pe cei prezenți care nu ar fi putut pretinde o dovadă de perfecțiune luând în considerare că echipajele abia au fost constituite, iar comandanții sunt la început de carieră. Secretul reușitei ne-a fost dezvăluit de comandantul divizionului, căpitan-comandorul Tudor Grigorovici, marcat și el de emoția

momentului. *Avem în echipaje oameni care au lucrat destul de mult pe aceste nave și care vor constitui în viitor nuclee pentru consolidarea coeziunii echipajelor.*

Chiar dacă din exterior se vede doar partea spectaculoasă realizată prin efort, în amănunt acesta este mult mai mare și se bazează pe multă muncă și colaborare atât cu subordonații, cât și cu structurile superioare.

Simbol al Marinei Militare

Reînființarea Divizionului 88 Vedete Fluviale are o însemnătate profundă. Secția a 2-a a divizionului este în prezent singura unitate de nave din garnizoana Tulcea, o garnizoană cu o îndelungată tradiție navală. Fără nave militare, orașului pare a i se refuza un privilegiu: acela de a avea un simbol al forțelor fluviale. Mai mult, aniversarea municipiului Tulcea coincide cu Ziua Marinei Române, iar lipsa navelor militare de la aceste festivități pare greu de imaginat. *Să ne reamintim că anul trecut, la ziua municipiului Tulcea a fost foarte greu să organizăm festivitățile fără suportul Marinei Militare, ne spunea subprefectul județului Tulcea căpitan-comandorul (r) Ioan Boeru. Trebuie să recunoaștem că Brigada de la Brăila ne-a asigurat nave care să ne sprijine în desfășurarea acestor festivități. Pot spune că este imposibil să sărbătorești la Tulcea ziua municipiului (și a Marinei în același timp), fără elemente ale Forțelor Navale Române.*

Așadar, pe lângă nenumărate probleme sociale, înființarea secției a 2-a a Divizionului de Vedete Fluviale rezolvă, la Tulcea, o importantă preproblemă de imagine a Forțelor Navale.

ORDIN

privind intrarea în serviciul Forțelor Navale a navelor din compunerea Secției 2 Vedete Fluviale Tulcea a Divizionului 88 Vedete Fluviale.

În conformitate cu ordinul ministrului apărării naționale nr. MS-179 din 14.12.2004 și dispoziției SMG nr. B5/S 2925 din 16.12.2004, începând cu data de 01.03.2005, Divizionul 88 Vedete Fluviale are în compunere 2 secții de vedete fluviale. Pentru intrarea în serviciul Forțelor Navale a navelor din compunerea Secției 2 Vedete Fluviale Tulcea, ordon:

1. Vedetele fluviale din compunerea secției vor avea numere de bordaj 142, 143, 154, 157, 163 și 165;
 2. La data de 01.06.2005, vedetele fluviale vor primi pavilionul în cadru festiv
- Șeful Statului Major al Forțelor Navale, Constrăamiral dr. Gheorghe MARIN

COOPERARE REGIONALĂ

PREZENȚĂ ACTIVĂ LA BLACKSEAFOR



Text și foto: **Codruț BURDUJAN**

În perioada 3-27 aprilie 2005 s-a desfășurat cea de-a doua etapă a activării din 2004 a Grupului Naval de Cooperare în Marea Neagră (BLACKSEAFOR), activitate la care Forțele Navale Române au participat cu corveta *CAdm. Horia Macellariu*.

Active Presence at BLACKSEAFOR

In April 2005, 3rd to 27th, there took place the second step in the 2004 Activating Process of the Naval Group of Cooperation in the Black Sea (BLACKSEAFOR), activity in which the Romanian Naval Forces participated with "RAdm Horia Macellariu" corvette. By each step of the Activating Process, BLACKSEAFOR is shaping as a renewed, credible force, and the group flag is ascertained in the most important harbours at the Black Sea.

Romania pregatita să preia comanda BLACKSEAFOR

BLACKSEAFOR împlinește în acest an cinci ani de la înființare. Acest parteneriat militar regional reunește nave aparținând tuturor Forțelor Navale riverane Mării Negre și s-a născut din dorința unanimă a țărilor din jurul bazinului pontic de a forma o grupare navală care să vegheze asupra traficului maritim din zonă și totodată, să poată interveni în activități de sprijin umanitar. Denumirea completă este *The Black Sea Naval Cooperation Task Group* iar țările reunite de pavilionul acesteia sunt Bulgaria, Federația Rusă, Georgia, România, Turcia și Ucraina. Ordinea alfabetică a țărilor componente este și singurul criteriu care stă anual la baza ceremonialului de predare-primire a comenzii Grupării, conform statutului de înființare a acesteia. În luna august a acestui an, actualul comandant al BLACKSEAFOR,



comandorul georgian Gennady Khaidarov, va preda comanda reprezentantului Forțelor Navale Române, comandorul Alexandru Mîrșu. Evenimentul se va petrece în cadrul unei festivități ce va avea loc la Constanța în preajma frumoaselor momente ale Zilei Marinei.

Purtătoarele pavilionului românesc, Corveta *Contraamiral Horia Macellariu*

Recapitulând rapid momentele actualei activări, trebuie să amintim că prima fază a acesteia s-a consumat anul trecut, în perioada 5-7 august și a inclus vizite în porturile Batumi din Georgia (țara gazdă a festivităților de schimbare a comenzii din 2004), Novorossiisk - Federația Rusă și Sevastopol din Ucraina. BLACKSEAFOR s-a reunit în acest an pe 4 aprilie în portul turcesc Eregli. Activitățile au inclus pe lângă exercițiile pe mare, vizite în porturile turcești Eregli și Istanbul, Burgas din Bulgaria și Constanța.

Față de prima etapă, Bulgaria a participat cu nava de debarcare "Antares" în locul navei "Sirius" din aceeași clasă iar Ucraina s-a prezentat cu nava de comandament "Slavutich" în locul navei de debarcare "Kyrovograd". Forțele Navale Române au participat, ca și în anii anteriori tot cu corveta "Contraamiral Horia Macellariu". Federația Rusă și Georgia au fost reprezentate fiecare prin nava de desant "Tsezar Kunikov", respectiv nava de patrulare rapidă "Dioskuria".

La comanda navei românești, destinată luptei antisubmarin, s-a aflat căpitan-comandorul Florin Tănase. Momentele dificile au putut fi depășite în timpul exercițiilor de salvare a unui om la apă sau a manevrelor de coordonare cu celelalte nave prin experiența comandurului Alexandru Macavei (comandantul Divizionului de Corvete din Mangalia), participant în această misiune în calitate de șef al marșului. Pentru că exercițiile pe mare nu menajează pe nimeni, de mare importanță s-au dovedit și cunoștințele căpitan-comandurului Sorin Coadă, un ofițer cu patina anilor petrecuți pe mare.

Nava a reușit să facă față cu demnitate antrenamentelor în larg prin efortul conjugat al celor care au înțeles că participarea la o misiune internațională nu este o scară de afirmare a unor ambiții ci mai ales o mare responsabilitate. Sunt de apreciat priceperea și conștiinciozitatea unor militari pe care nu de puține ori i-am putut observa implicându-se chiar în afara orelor de cart în activitățile pe care nava le-a reclamat. În acest context este meritoriu să îi amintim măcar pe maiștrii militari Claudiu Apostu și Florin Berghilă la repararea girocompasului dar și pe Ionel Antonache (meritul bunei funcționări a motoarelor în timpul manevrelor de salvare de om la apă îi revine într-un procent covârșitor iar comandantul navei cât și tinerii ofițeri suntem convinși că apercievează acest fapt). Ar fi interesant și deloc surprinzător dacă șeful de echipaj, maestrul militar Eugen Costin ar putea să publice file din experiența acestuia pe mare. Așadar, un echipaj cu o temeinică pregătire profesională.



A doua etapă a celei de-a patra activări

După exercițiile de salvare a submarinului, din perioada 4-6 aprilie, și cele corelate cu BLACKSEAPARTNERSHIP, din perioada 7-8 aprilie, Gruparea a continuat să-și perfecționeze gradul de interoperabilitate a navelor în exerciții pe mare iar pe 10 aprilie a traversat strâmtoarea Bosfor, pentru a vizita oficial orașul Istanbul. În afara de antrenarea echipajelor navelor participante la această misiune pentru a desfășura activități pe mare în comun, un scop de bază al BLACKSEAFOR este întărirea relațiilor între marinele statelor riverane Mării Negre. În acest sens, un rol major îl reprezintă cunoașterea reciprocă. Astfel, în toate cele patru porturi vizitate, s-au desfășurat întâlniri cu oficialități militare și civile și conferințe de presă. După plecarea din portul bulgar Burgas, pe 20 aprilie au urmat 5 zile de antrenamente intense în larg: exerciții de salvare, de boarding, luptă antiterorista, control trafic maritim și monitorizare a navelor suspecte. Perioada petrecută pe mare s-a aratat deosebit de utilă în pregătirea echipajelor.

Tot ca factor de noutate este folosirea unor noi proceduri și standarde pentru exerciții. Datorită unor modificări în documentele NATO care reglementează planificarea și executarea operațiilor maritime, anumite manuale și-au schimbat statutul destinat doar membrilor Alianței și pot fi întrebuintate actualmente și de națiunile partenere. În prezent ele sunt accesibile și Ucrainei, Federației Ruse și Georgiei.

În pauza dintre două întâlniri cu oficialități militare de la bordul fregatei turcești Yıldıırım, nava comandant a Grupării, l-am întrebat pe comandorul Niculae VÂLSAN, șef de stat major în staff-ul BLACKSEAFOR despre eforturile de constituire a unui comandament permanent al Grupării.

"Se desfașoara discuții la nivel politic între țările riverane Mării Negre. La o întâlnire la nivel de secretari de stat din Ministerul Afacerilor Externe care a avut loc la Moscova anul trecut s-a stabilit ca grupul de lucru al Grupării să întreprindă niște acțiuni în sensul de a studia oportunitatea, atribuțiile și misiunile unui astfel de Stat Major Permanent pentru BLACKSEAFOR. Cert este că se prefigurează stabilirea unui astfel de Comandament cu atribuții în strangerea și schimbul de relații militare între țările noastre și de asemenea schimbul de informații în legătură cu pericolele asimetrice, cele legate de terorism, trafic ilegal de substanțe și persoane dar și alte probleme care pot apărea în zona noastră, zona de comun interes, zona Mării Negre. Până când factorul politic nu va decide instituirea unui Stat Major permanent al BLACKSEAFOR, până când parlamentele și congresele statelor riverane nu vor decide asupra dislocării unui astfel de comandament pe teritoriul vreunei țări, nu se va putea trece la o astfel de acțiune. Noi, grupul de lucru, am identificat niște posibilități dar, din anumite cauze nu s-a ajuns la un consens asupra responsabilităților ofițerilor care vor compune comandamentul Grupării și s-a propus ca decizia finală să fie luată la nivel politic".

Comandorul Niculae VÂLSAN a manifestat și în această activare un real talent diplomatic. Capacitatea sa de a gestiona cu seninătate orice întâlnire cu caracter oficial indiferent de nivel a reușit să contribuie la realizarea unui adevărat spirit al BLACKSEAFOR. Un adevărat model pentru tinerii militari ai Forțelor Navale care trebuie să înțeleagă că marea este și un mod de comunicare cu vecinii și partenerii noștri, cu atât mai mult în perioada pe care o traversăm împreună.

Prietenie între jurnaliștii militari participanți la BLACKSEAFOR

Pe 26 aprilie Grupul Mass-Media al Forțelor Navale a avut ca invitați câțiva jurnaliști ai Forțelor Navale din Federația Rusă și Ucraina. Oaspeții noștri au fost impresionați de ritmul în care Grupul Mass-Media al Forțelor Navale reușește, cu doar șase oameni, să realizeze în flux continuu emisiuni de radio și televiziune, revista „Marina Romană” dar mai ales faptul că aici fiecare angajat este pregătit și specializat să lucreze în orice moment, independent, treaba unei întregi echipe redacționale: să poată acționa în funcție de situație și ca reporter, să știe să facă treaba unui cameraman profesionist și nu în ultimul rând să aibă noțiuni de montaj imagine. Natura domeniului cere specialiști care să poată gestiona contracronometru toate aspectele pe care le impune un material de presă din armată. Astfel, timp de câteva ore spiritul BLACKSEAFOR s-a mutat în studioul nostru situat chiar în vecinătatea mării, o mare ce ne leagă de ținuturile de vis ale Georgiei, de frumusețea litoralului bulgăresc, de zarva Istambulului ori de pitorescul Sevastopolului dar mai ales de amintirea celor mai albaștri ochi iubiți în Novorossisk.



MARMARIS 2005

N.S.Mircea a reprezentat Forțele Navale și România la prima ediție a Festivalului Maritim Internațional Marmaris 2005



Bogdan Dinu

Primăvara aceasta **N.S.Mircea** a participat la cea mai importantă manifestare nautică din estul Mediteranei – Festivalul Maritim Internațional Marmaris 2005. „Verdele Marmaris” cum mai este cunoscută „cea mai sofisticată stațiune” de pe litoralul sud-estic al Turciei a fost, alături de baza navală Aksaz, locul în care **N.S.Mircea** a promovat imaginea României și a Forțelor Navale și a reușit să facă cunoscute tradițiile marinei noastre. Statul Major al Forțelor Navale a răspuns astfel invitației de participare la acest festival, desfășurat între 26 aprilie și 1 mai, primul dintr-un gen de manifestare care se dorește a fi continuată și generalizată și în alte orașe și stațiuni de pe litoralul Turciei.

Training Ship “Mircea” has been a representative of the Romanian Naval Forces and Romania for the first edition of the International Maritime Festival “Marmaris 2005” This spring Training Ship “Mircea” took part in the most important nautical event in the Eastern Mediterranean, the International Maritime Festival, Marmaris 2005. “The Green Marmaris”, also known as “the most sophisticated resort” on the South-Eastern seashore of Turkey, was together with Aksaz Naval Base, the place where Training Ship “Mircea” promoted the image of Romania and of the Romanian Naval Forces and managed to make known the traditions of our Navy.

The Romanian Naval Forces Staff has answered thereby the invitation to participate in this festival, between April 26th and May 1st, the first of many which is to be continued and turned into a tradition in other cities and resorts on the seashore of Turkey.



Festivalul Maritim Internațional Marmaris 2005

Situat în sud-vestul Turciei, acolo unde Marea Egee întâlnește Marea Mediterană, Marmaris este un oraș-stațiune care face parte din provincia Mugla. Este unul dintre cele mai atractive porturi naturale, cunoscut și drept „verdele Marmaris” deoarece relieful muntos care coboară spre mare este acoperit cu păduri de pin. Prin acest festival organizatorii au urmărit să promoveze imaginea Turciei ca putere maritimă și, mai ales, Marmarisul, ca destinație turistică pentru toate cele 12 luni ale anului. Festivalul a reușit să atragă atenția asupra Marmarisului iar organizatorii și sponsorii (Ministerul Culturii și Turismului, Ministerul de Interne, Statul Major al Forțelor Navale, Prefectura provinciei Mugla, Subsecretariatul Marinei, Camera de Navigație, asociații ale hotelurilor și agențiilor de turism) au depus eforturi considerabile în acest sens. La festival au participat 14 țări: Australia, Bulgaria, Franța, Germania, Grecia, Israel, Italia, România, Federația Rusă, Spania, Ucraina, Marea Britanie, Statele Unite ale Americii și Turcia. Au fost prezente 17 nave militare: *TCG Muavenet* (Turcia), *HMS Chatham* (Marea Britanie), *USS Carney* (SUA), *HS Salamis* (Grecia), *HMAS Anzac* (Australia), *Kaliakra* (Bulgaria), *N.S.Mircea* (România), submarinul *U-17* (Germania), *UNS Balta* (Ucraina), *INS Yaffo*, *INS Dvora*, *INS Shaldag* (Israel), *RNS Azov*, *RNS Pyitlvy* (Federația Rusă), *SPS Reina Sofia* (Spania), *ITS Scirocco* (Italia), *FS Commandant Bouan* (Franța). Au susținut concerte și reprezentații fanfare și ansambluri artistice din Australia, Ungaria, Polonia, Federația Rusă și Turcia. Pavilionul expozițional inaugurat de președintele Turciei a cuprins 32 de standuri. Programul festivalului a inclus competiții de volei pe plajă, înot, competiții nautice (clasele laser și optimist), concerte simfonice, concursuri de bărci (10+1), concursuri marinărești (trasul la parâmbă, aruncatul bandulei, noduri marinărești), concursuri de cățărare pe școndru, demonstrații ale cercetașilor marini, lansarea navei Uluburun (o replică a unei nave antice vechi de 3300 de ani descoperită în anul 1982), competiții de fotografie subacvatică, concursuri culinare, seminarii pe tema arheologiei submarine, navigației de plăcere, luptei împotriva poluării maritime. Se adaugă parada navelor țărilor participante, concertele publice, demonstrațiile scafandrilor turci (EOD și SEAL), vizitarea navelor ancorate în golf și port, competiții de navomodele, demonstrații de windsurfing și ski nautic ale cadeților Academiei Navale a Turciei sau parade ale tuturor velierelor. Se estimează că numărul vizitatorilor și turiștilor a trecut de 200.000. Următoarea ediție este preconizată să aibă loc în anul 2007.

Primul marș al anului

La momentul când revista va ieși de sub tipar *N.S.Mircea* se va afla deja în cel de-al doilea marș de instrucție și reprezentare din acest an care o va purta până în apele Norvegiei. Nu trebuie să uităm însă că primul marș al anului 2005, cu un important rol de reprezentare și cu o durată de numai 15 zile, a fost cel de la Marmaris.

Pe parcursul marșului – cu tot caracterul său preponderent de reprezentare – cei 25 de studenți de la Academia Navală „Mircea cel Bătrân” și eleve de la Școala Militară de Maiștri a Forțelor Navale „Amiral Ion Murgescu” și-au desfășurat practica la bord conform programei stabilite anterior, supravegheați îndeaproape de șeful practicii, căpitan-comandorul Ali Beazit, decanul Facultății de Marină Civilă din Academia Navală.

Cadeții – 12 fete și 13 băieți – au efectuat servicii de observator pupa și prova, au avut repartizate sectoarele de curățenie „tradiționale” și au dublat carturile la navigație, sala mașini,



timonă și stația radio. În scurta perioadă a marșului practica a fost orientată spre cunoașterea navei, determinarea punctului navei, identificarea unor repere de navigație de pe mal cu ajutorul documentelor nautice, exploatarea în siguranță a modernei aparaturi de navigație de la bord, și spre problemele legate de vitalitate și lupta împotriva incendiilor. Faptul că au fost parcurse locuri deosebite pentru navigație cum ar fi tranzitarea strâmtorilor Bosfor, Dardanele și Rodos și a unor zone cu trafic intens, a fost benefică pentru familiarizarea studenților cu viața pe mare.

Ne face plăcere să semnalăm, aici și acum, că una din nedreptățile marșului de anul trecut a fost înlăturată. Este vorba de modificările aduse în cazarma cadeților în urma cărora a devenit posibilă și ambarcarea fetelor la bord pentru marșurile de instrucție. Chiar dacă marșul a fost executat fără vele (nava nu a fost învergată) iar marea a fost liniștită (mările, mai exact, pentru că au fost străbătute patru: Marea Neagră, Marea Marmara, Marea Egee și Marea Mediterană) unele dintre cadete nu au fost ocolite de răul de mare. Echipajul navei, de la ofițerul secund locotenent-comandorul Gabriel Moise la șeful de echipaj, maistrul militar principal Mihai Giantău, de la ofițerul cu navigația, locotenent-comandorul Constantin Herciu sau locotenent-comandorul Lucian Grumăzescu la șeful mecanic, căpitanul Dumitru Istrate (spațiul nu ne permite să-i amintim aici pe toți) s-a implicat activ în pregătirea și integrarea cadeților în activitățile de pe navă. Comandorul Dinu Pamparău: *„Marșul de instrucție a fost de bun augur atât pentru participanți cât și pentru navă. Pentru navă deoarece a fost un marș de pregătire și verificare, dacă vreți, pentru cel cu durata de trei luni pe care îl vom executa la vară iari pentru studenții și elevele de la Academia Navală „Mircea cel Bătrân” și Școala Militară de Maiștri a Forțelor Navale „Amiral Ion Murgescu”, care nu au mai fost ambarcați la bord, care au văzut cum este viața la bordul N.S.Mircea și au putut să-și desfășoare orele de practică conform programei, implicând în pregătirea lor atât bordul cât și instructorii care au încadrat practica.”*

Escală în Aksaz



La patru zile după ce am părăsit Constanța acostam la cheul de onoare al bazei navale Aksaz, aflată într-un golf alăturat Marmarisului și despărțit de acesta de doar 20 de kilometri. Scurta escală intermediară (doar 24 de ore) nu a făcut decât să ne confirme rolul important pe care îl joacă Forțele Navale în Turcia, țară peninsulară. Am văzut și vizitat o bază navală modernă și recentă, care concentra câteva zeci de nave, inclusiv submarine, propriul șantier de reparații la care se adaugă toate facilitățile administrative și logistice, inclusiv rezidențiale, iar calitatea vieții celor care locuiesc în bază este la standarde occidentale. La momentul sosirii noastre în Aksaz în

bază erau deja concentrate majoritatea navelor străine invitate să participe la festival. În aceeași zi, comandantul marșului, comandorul dr. Aurel Șerb, rectorul Academiei Navale „Mircea cel Bătrân” a părăsit bordul pentru a participa, pe întreaga durată a festivalului, la programul rezervat comandanților navelor participante. Nu putem decât să regretăm că Centrul de presă al festivalului – altfel destul de bine organizat – nu a furnizat nici o informație despre ceea ce am putea numi VIP-urile participante și nici obișnuitele comunicate de presă zilnice, ci doar un program general pentru toate cele cinci zile de festival. Probabil că, din rațiuni de securitate, presa nu a avut acces la nici unul din momentele programului separat al personalităților, fie ele militare sau civile, și nici măcar la informațiile elementare. Spunem aceasta pentru că, cel puțin la nivelul forțelor navale, reprezentarea a fost una de vârf: șeful Statului Major al Forțelor Navale ale Turciei, amiralul Ozden Ornek, comandantul Flotei turce, amiralul Yener Karahanoglu (peste doar câteva zile acesta avea să fie oaspetele Statului Major al Forțelor Navale Române), contraamiralul Feyyaz Ogutge, comandantul bazei navale Aksaz, colonelul Abdulla al Mansoori, reprezentantul Forțelor Navale ale Bahreinului (care a și invitat *N.S.Mircea* să execute un marș în Bahrein), contraamiralul Maksimov (Ucraina) și contraamiralul Feig (Israel), ambasadori și atașați militari. De menționat participarea la nivel înalt a Federației Ruse prin șeful Statului Major al Forțelor Navale, amiralul Masorin și navele Azov și *Pyitlvy*, prezență dorită și receptată ca atare.

Flacăra festivalului

Prima zi a festivalului găsește *N.S.Mircea* în dubla formație de șir alcătuită din navele invitate la manifestare în golful Marmaris, având în babord submarinul german U-17. A fost cea mai grea zi a festivalului atât pentru organizatori, prin provocările create de evenimentele de amploare desfășurate pe o arie întinsă, cât și pentru participanți prin importanța activităților din această zi. Festivalul a fost inaugurat de președintele Turciei, Ahmet Necdet Sezer care a salutat toate navele aflate în formație. Fregata turcă *TCG Muavadin* a dat onorul cu cele 21 salve de salut iar toate celelalte nave au prezentat onorul conform regulamentelor naționale. Pentru următoarele ore centrul de interes s-a deplasat în piața Atatürk, situată chiar pe malul mării și devenită, pe toată durata manifestării, centrul festivalului. Măsurile excepționale de securitate, constatate personal și de către ziariști prin limitarea libertății de mișcare, au fost determinate de prezența președintelui Turciei, a primului ministru, ministrul apărării, șefului Statului Major General, a unui numeros corp diplomatic. De fapt, ceremonia de deschidere și parada care a urmat au condensat și exprimat esența acestui festival. Fanfara de epocă, celebra Mehter, cea mai veche fanfară militară din lume, a deschis parada echipajelor participante. Rând pe rând, prin fața monumentului lui Kemal Atatürk au defilat blocurile de paradă ale echipajelor și formațiilor prezente la festival, costumate atât în uniforme regulamentare cât și în cele de epocă care au făcut deliciul spectatorilor. De altfel, participarea și implicarea spectatorilor, vizitatorilor, turiștilor și chiar a populației la manifestările festivalului, de orice natură au fost acestea, au fost incredibile iar atmosfera de sărbătoare (firească pentru o stațiune estivală) a depășit așteptările organizatorilor. Președintele Turciei a aprins flacăra festivalului ceea ce a marcat, oficial, debutul manifestărilor.

VIP-uri la expoziție

A fost cea mai plină zi pentru echipajul românesc și, am putea spune, de maximă vizibilitate. Astfel, am fost prezenți și la salutul naval, la parada echipajelor, înălțarea drapelului național și, ulterior, la inaugurarea pavilionului expozițional. Menționăm, cu mândrie, că standul nostru a fost vizitat, chiar la inaugurare, de către președintele Turciei, Ahmet Necdet Sezer însoțit, printre alții, de amiralul Ozden Ornek, șeful Statului Major al Forțelor Navale ale Turciei, care au ținut să dea mâna și să-i felicite pe comandorul dr. Aurel Șerb, rectorul Academiei Navale, Constantin Grigorie, ambasadorul României la Ankara, colonelul Emil Suci, atașatul militar și dr. Mariana Păvăloiu, organizatoarea expoziției și custodele Muzeului Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”. Expoziția a reușit să concentreze, într-un spațiu relativ redus expodate care să ilustreze nu doar tradițiile noastre maritime ci și momente și subiecte care reflectau legăturile noastre navale cu Turcia. În afară de standul impresionant al Muzeului Mării din Istanbul (de mari dimensiuni, ocupând un întreg pavilion expozițional) celelalte standuri nu s-au ridicat, din păcate, la înălțimea așteptărilor organizatorilor și chiar ale publicului. Multe standuri se limitau la existența unor panouri cu ... fotografii, fără personal specializat care să ofere informații (sau lipsea cu desăvârșire) iar unele țări nici nu și-au mai organizat expoziții. În acest context, prezența cadeților români în uniforme de epocă a atras și mai mult atenția vizitatorilor. Relațiile și contactele stabilite cu mulți dintre vizitatori rămân consemnate în Cartea de impresii.

Consemnăm și prezența ambasadorului României la Ankara, domnul Constantin Grigorie și a atașatului militar, colonelul Emil Suci, nu doar la manifestările oficiale ale





primei zile ci și la bordul *N.S.Mircea* unde au fost primiți de comandantul navei, comandorul Dinu Pamparău. Nava a fost vizitată și de alți membri ai corpului diplomatic sau comandanți ai navelor invitate la festival. Ne-a atras atenția însă vizita comandorului Emin Erol, fost consilier din partea Forțelor Navale ale Turciei la Statul Major al Forțelor Navale Române. Fiind implicat în echipa de organizare a festivalului comandorul Emin Erol a acordat o atenție specială navei și echiapjului nostru contribuind personal la rezolvarea unor necesități logistice.

Concursuri marinărești

Ritmul manifestărilor festivalului a fost unul deosebit de intens. Multe dintre activități s-au suprapus astfel încât e dificil de realizat o selecție a acestora. Cele mai relevante pentru Forțele Navale rămân însă cele care includ participarea echipajului nostru la competițiile desemnate astfel încât ne vom mărgini la relatarea acestora. Cea mai importantă, prin rezultate și imagine, a fost fără îndoială cursa de bărci de zece plus unu. La cursă au participat cu echipaje 13 națiuni: Australia, Bulgaria, Rusia, Ucraina, Israel, Turcia, Statele Unite ale Americii, Marea Britanie, Grecia, Italia, Spania, Germania și România. Grupate în trei serii, echipajele bărcilor s-au străduit să obțină în calificări cel mai bun timp după parcurgerea unei distanțe de 650 de yarzi (aproximativ 900 de metri), în finală intrând primele cinci clasate. Deși la calificări ocupăm locul doi din serie, după Bulgaria, reușim să ne calificăm în finală alături de Bulgaria, Federația Rusă, Ucraina și Turcia. Cu alte cuvinte, după cum a remarcat toată lumea, o finală BLACKSEAFOR, cu excepția Georgiei. La finalul cursei echipajul condus de maistrul militar cls.I Sorin Gâdea se află pe podium ocupând locul trei, după Federația Rusă și Ucraina. A fost un moment important de imagine și popularitate pentru România, cu atât mai mult cu cât festivitatea de premiere a avut loc la cheul la care staționa *N.S.Mircea*. Ne face plăcere să nominalizăm componența echipajului bărcii care a reușit această performanță: maistrul militar cls.I Sorin Gâdea, conducător de barcă și militarii angajați cu contract Dragoș Constantin, Gabriel Chirescu, Bogdan Badea, Valentin Gânju, Cătălin Radu, Radu Ionel Diță, Bogdan Candidatu, Petrică Burlacu, Sorin Bordeianu și Ionuț Miron.

Din păcate, la concursul de aruncare a bandulei ne-am clasat pe locul cinci (echipa a fost formată din maistrul militar clasa a 2-a Adrian Tălmăciu și militarii angajați cu contract Valentin Gânju și Marian Novac), locul unu fiind ocupat de Turcia ca și la competiția de noduri marinărești, unde noi am ocupat același loc cinci (echipa a fost formată din maistrul militar cls.1 Sorin Gâdea și maistrul militar clasa 3 Romeo Pașcu) în timp ce la concursul de tras la parâmbă am fost eliminați din primul tur. Considerăm că este important – dincolo de prezența în sine a velierului școală al Academiei Navale – ca participarea la astfel de momente și competiții, cu rezultate considerabile în planul imaginii și popularității, să fie pregătite din timp și cu seriozitate, chiar cu echipe „profesioniste” (cum a fost cazul evident al Rusiei sau Ucrainei la acest festival). Existența programului manifestărilor cu multe luni înainte și experiența pe care o avem deja face posibil acest lucru. Tot în context, nu putem decât să regretăm – deși nimeni nu este vinovat – că la festival nu a participat și Fanfara Forțelor Navale Române. Dincolo de dificultățile legate de transport și logistică, prezența muzicii militare a





Forțelor Navale Române ar fi încântat publicul prin concertele susținute și ar fi făcut o imagine pozitivă României prin evenimente gustate și cu impact direct asupra oamenilor. Remarca de mai sus are legătură, dacă vreți, și cu participarea la festival a unei fanfare și a unui ansamblu artistic din Ungaria, probabil al „flotilei” de pe lacul Balaton ...

Zile de festival

În cele cinci zile de festival, la cheu au fost prezente doar *N.S.Mircea*, velierul bulgar *Kaliakra*,

submarinul german *U-17* și submarinul muzeu turc *Piri Reis*. Prezența la cheu a *N.S.Mircea* a facilitat – după cum au mizat și organizatorii – vizitarea acestuia de către populație și turiști. Cine a dorit să viziteze celelalte nave, aflate la ancoră în golful Marmaris, a trebuit să folosească șalupele destinate acestui scop. Într-o statistică, neoficială, a festivalului *N.S.Mircea* a avut cei mai mulți vizitatori, după submarinul muzeu turc *Piri Reis* probabil, unde turcii au oferit un superb exemplu de patriotism, chiar dacă involuntar, așteptând la coadă ore în șir vizitarea acestuia (este adevărat că a beneficiat și de un program de vizitare mai extins decât cele trei ore zilnice alocate celorlalte nave).

N.S.Mircea a reușit să adune la bord în noaptea de Înviere la slujba religioasă a marii sărbători ortodoxe, membri ai echipajelor navelor din Grecia, Rusia și Ucraina. Dincolo de prezența insolită a velierului școală la cheu sau de performanțele bisericesti ale preotului de la bord rămâne faptul că *N.S.Mircea* a reușit strângă în acea noapte creștinii ortodocși de pe navele unor marine renumite, moment deranjat doar de vecinii noștri bulgari, la cheu ca și pe hartă, de pe velierul *Kaliakra* care, deși invitați, nu au venit și, mai mult, au reușit ca în anumite momente să acopere slujba religioasă cu decibelii boxelor scoase pe punte.



Considerat de unii răuvoitori „marșul premianților”, participarea *N.S.Mircea* la Festivalul Maritim Internațional Marmaris 2005 a fost, în primul rând, un câștig de imagine. Unul semnificativ dacă ne raportăm la durata și amploarea celorlalte marșuri de instrucție pentru că de această dată *N.S.Mircea* a staționat în Marmaris doar cinci zile iar întreg marșul nu a depășit două săptămâni. „A fost un marș de instrucție foarte util pentru *N.S.Mircea*, pentru echipaj, pentru reprezentarea României în cadrul Festivalului Maritim Internațional de la Marmaris. Activitățile pe care le-am desfășurat au fost în concordanță cu mandatul pe care ni l-a încredințat Statul Major al Forțelor Navale și pot spune că am avut parte de un voiaj excepțional din toate punctele de vedere. Referitor la reprezentarea României în cadrul festivalului consider că am fost foarte bine apreciați iar gazdele au avut față de noi aprecieri mai mult decât pozitive. Putem spune că am avut un marș în conformitate cu ceea ce doream și cu ceea ce se ceruse de la noi” ne-a declarat comandorul dr. Aurel Șerb, rectorul Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”. Prin prezența la astfel de evenimente nautice de anvergură internațională (următoarea ediție este programată peste doi ani) este promovată și menținută imaginea Forțelor Navale și a României.

Marșul N.S.Mircea în cifre

Marșul s-a desfășurat în perioada 21 aprilie – 6 mai 2005 și a avut ca destinație portul Marmaris din Turcia (cu o escală de 24 de ore în baza navală Aksaz). Au fost parcurse 1587 de mile, din care 965 ziua și 622 noaptea. S-au înregistrat 197 de ore de marș, din care 117 ziua și 80 noaptea. Viteza medie a fost de 8,05 mile. Nu au fost folosite velele. În portul Marmaris nava a fost vizitată de 2176 de persoane în cele cinci zile de staționare. Echipajul a fost format din 100 de persoane din care 25 de cadeți de la Academia Navală „Mircea cel Bătrân” și eleve de la Școala Militară de Maiștri a Forțelor Navale „Amiral Ion Murgescu” (un student anul IV și șase studenți anul III de la Facultatea de Marină Militară, 12 studenți anul I de la Facultatea de Marină Civilă de la Academia Navală și șase eleve anul II de la Școala Militară de Maiștri a Forțelor Navale). Comandantul marșului a fost comandorul dr. Aurel Șerb, rectorul Academiei Navale „Mircea cel Bătrân” iar comandantul navei a fost comandorul Dinu Pamparău.



Pavilion NATO

Prima misiune de antrenament
a fregatei *Regele Ferdinand* în Marea Neagră

Ritmul Operaționalizării



Operaționalizarea și pregătirea navei și echipajului fregatei Regele Ferdinand pentru participarea la misiunea Active Endeavor din Marea Mediterană din ultimul trimestru al acestui an au determinat efectuarea mai multor misiuni și exerciții de antrenament în Marea Neagră desfășurate cu alte nave din subordinea Comandamentului Operațional Naval și cu elicoptere ale Forțelor Aeriene.

First Training Mission of "King Ferdinand" Frigate in the Black Sea Operational Process Sequencing

The operational process and the training process undergone by the crew of "King Ferdinand" frigate and the ship as such, in order to participate in the "Active Endeavour" mission in the Mediterranean from the last trimester of this year have triggered the deployment of more missions and training drills in the Black Sea with other ships subordinated to the Naval Operational Command and helicopters of the Romanian Air Forces

Bogdan DINU

După cinci luni în care nava a fost reținută la cheu, fregata *Regele Ferdinand* a executat prima ieșire în Marea Neagră în cadrul unui exercițiu complex de antrenament, organizat și condus de Comandamentul Operațional Naval. Desfășurată între 9 și 23 mai misiunea a avut drept temă executarea exercițiilor de antrenament pe mare – „Executarea supravegherii navale și antisubmarin cu realizarea tuturor formelor de asigurare”. S-a urmărit de fapt antrenarea echipajului în vederea executării atribuțiilor funcționale conform rolurilor, întărirea coeziunii echipajului, antrenarea ofițerilor în manevra navei, perfecționarea deprinderilor de exprimare în limba engleză conform procedurilor NATO, perfecționarea cunoștințelor despre navă, tehnică și armament ale membrilor echipajului, perfecționarea deprinderilor în executarea exercițiilor de tip NATO. Într-un sens mai larg s-a urmărit pregătirea navei pentru



participarea la Operația Active Endeavour prin desfășurarea de exerciții în comun cu nave din subordinea Comandamentului Operațional Naval. Au fost implicate fregata *Mărășești* (111), corvetele *VAm. Eugeniu Roșca* (263), *CAm. Eustațiu Sebastian* (264) (exerciții cu navele în mișcare și boarding), *RMS Grozavul* (remorcare și boarding), dragoarele maritime *Lt. Dimitrie Nicolescu* (29), *Slt. Alexandru Axente* (30). „Era necesară ieșirea pe mare a fregatei *Regele Ferdinand*, mai ales pe o durată mai mare de timp pentru ca echipajul să intre în sistemul de carturi și de servicii specific acestui tip de nave, să executăm exerciții împreună cu celelalte



divizioane sau nave ieșite pe mare, planificate special pentru această activitate. Au fost planificate și executate în comun mai multe exerciții: convoiere sub dragă, căutare antisubmarin, remorcare precum și misiuni specifice fregatei *Regele Ferdinand* cum ar fi boarding și VERTREP. În perioada următoare vor fi executate alte ieșiri pe mare, de același tip și chiar am modificat intervalele și datele planificate de așa manieră încât la ieșirea de la sfârșitul lunii iunie fregata să participe la exerciții cu toate cele trei divizioane (dragoarele maritime și puitorul de mine, corvetele și navele purtătoare de rachete)” ne-a declarat comandorul Gabriel Comloșanu, șeful Componentei maritime de la Comandamentul Operațional Naval.

Colaborarea cu aviația

În intervalul 18-20 mai am fost prezenți la bordul fregatei unde am putut urmări modul în care se desfășoară o parte din exercițiile programate, încercând chiar să realizăm o „radiografie” a ritmului operaționalizării și a stării de spirit a echipajului. Cu toate că nava doar a

staționat la ancoră la nici două mile travers de Constanța am reușit totuși să surprindem exercițiile VERTREP (aprovizionare verticală cu elicopterul), de luptă împotriva incendiilor și vitalitatea navei (simularea prăbușirii unui elicopter la pupa navei) sau exercițiul de om la apă și recuperarea acestuia cu ajutorul bărcii sau al înotătorului de serviciu. Exercițiile VERTREP s-au desfășurat în colaborare cu Baza 86 Aeriană, mai exact cu Escadrila de elicoptere de la Mihail Kogălniceanu. De fapt, pentru fregata *Regele Ferdinand* a fost primul exercițiu desfășurat cu un elicopter românesc și a vizat modul de pregătire a navei și echipajului pentru primirea aeronavei. Căpitanul Radu Răileanu, flight deck officer (coordonatorul de zbor de pe navă) a fost instruit în Marea Britanie dar și la Baza 86 Aeriană și a trecut cu bine examenul. Titlatura funcției nu înseamnă neapărat că trebuie îndeplinită de un ofițer iar la *Regina Maria* au fost trimiși la acest tip de curs doi maiștri militari. Exercițiile nu au inclus și apunțarea elicopterului deoarece încă lipsesc o parte din echipamente (care urmează să fie aduse de fregata *Regina Maria*) iar pe de altă parte elicopterul Puma nu este cel mai indicat aparat pentru astfel de apunțări. La bord s-a aflat și un ofițer de la Baza 86 Aeriană care a observat și evaluat întreaga activitate. Căpitanul Sandi Oprisor: „Din punctul meu de vedere, exercițiul a decurs în limite de securitate. Mai sunt

totuși destule lucruri de perfecționat. Mă refer la proceduri, în sensul că trebuie să ne punem de acord cu colegii de la marină pentru că noi avem anumite proceduri iar ei altele. Trebuie să menționez că scopul venirii mele aici nu a fost de a conduce elicopterul ci de a ajuta echipajul să înțeleagă ce înseamnă o procedură corectă. De aceea tot greul dirijării de la pupa a fost lăsat pe umerii căpitanului Radu Răileanu, coordonatorul de zbor al navei. Din experiența mea, o apunțare efectivă va fi posibilă când fregata va avea la bord tot ceea ce înseamnă dispozitive necesare apunțării (amarare, cale pentru roți) și atunci când



elicopterele vor fi dotate cu echipamentele necesare apurării (instalație de harponare de exemplu). Părerea mea personală este că elicopterul Puma nu este indicat pentru fregată deoarece are un ecartament destul de mic și un centru de greutate destul de înalt. Nu este adecvat decât dacă i se aduc îmbunătățiri semnificative.”

Un alt exercițiu a fost cel de Fire Fighting & Damage control sau, în traducere, lupta împotriva incendiilor și vitalitatea navei. Astfel de exerciții se desfășoară cu regularitate pe orice navă. Ceea ce impresionează pe *Regele Ferdinand* este echipamentul, tehnica, importanța și



responsabilitatea executării exercițiilor. Pe o astfel de platformă modernă siguranța este întotdeauna pe primul loc. Spectaculoase au fost și exercițiile de om la apă, recuperarea acestuia – în cazul de față manechinul denumit Oscar – realizându-se cu ajutorul înotătorului de serviciu și a bărcii. O modalitate eficientă de recuperare, rapidă, un exercițiu devenit deja rutină pentru cei care îl execută. „Îndrăznesc să spun că exercițiul este deja o rutină. Înotătorii de serviciu nu sunt brevețați ca scafandri, o fac din pasiune, pe bază de voluntariat” a precizat ofițerul secund. Nu

întâmplător am insistat în acest articol cu familiarizarea dumneavoastră cu denumirea în limba engleză a exercițiilor sau termenilor. La bordul navei conversațiile se poartă în limba engleză iar comunicațiile se vor desfășura în aceeași limbă și pe timpul participării la misiunea Active Endeavour.

Concedii și demisii

Procesul complex și ritmul susținut impus pentru operaționalizarea navei au produs și primele „victime”. Mai mulți membri ai echipajului au părăsit bordul, din diverse motive. Ritmul de lucru susținut, neacomodarea cu nava și cerințele, refuzul de a-și reînnoi contractul în cazul militarilor angajați cu contract, la care se pot adăuga restanțele la concediu și recuperarea parțială sau pur și simplu neacomodarea la ritmul de lucru al primei nave militare românești care va participa la o misiune NATO pot fi tot atâtea motivații pentru gestul acestor oameni. Departe de a fi un privilegiu, calitatea de membru al echipajului impune, de fapt, multe obligații și renunțări. Căpitan comandorul Marian Săvulescu, comandant secund: „Jumătate din ofițeri au cel puțin 30 de zile de concediu restanță de anul trecut. Crearea unei rezerve de echipaj de până la o treime din echipajul actual pentru fiecare din cele două fregate T22 ar acoperi pierderile planificate (prin promovări, demisii, concedii, cursuri etc). Începând cu 31 mai au părăsit bordul opt militari angajați cu contract, doi prin demisie și șase la expirarea contractului. Probabil că aspirațiile lor nu au fost împlinite sau au crezut că vor vedea Marea Britanie pe banii statului și se vor întoarce acasă fără obligația de a servi sub tricolor, așa cum le arată contractul. Una din lecțiile învățate, aplicată la Regina Maria, a fost semnarea unor contracte mai nuanțate. Moralul echipajului este bun.”

Problema concediilor restante este una reală și urmează a fi soluționată în această vară. Pe timpul documentării noastre la bord s-a aflat și căpitan-comandorul Tiberiu Istrate, șeful Compartimentului pregătire colectivă și lecții învățate din Statul Major al Forțelor Navale, într-o misiune de control inopinat având drept scop verificarea modului de instruire a echipajului la ancoră și pe timpul executării misiunilor în comun cu nave din subordinea Comandamentului Operațional Naval



(CON) în cadrul programului de pregătire pentru participarea la misiunea NATO Active Endeavour. I-am solicitat opinia referitor la problema concediilor și a stării de spirit a echipajului: „Starea moralului echipajului este puțin artificial înțeleasă ca fiind mai scăzută. Nu pot spune că este deosebit de înaltă ca nivel dar nici nu este la o cotă de pericol, deocamdată. Problema concediilor și a recuperărilor urmează să fie rezolvată prin soluții găsite de eșalonul superior navei și în primul rând de comandantul fregatei și ofițerii de la bord. Această navă are un obiectiv deosebit de important de îndeplinit, participarea la prima misiune sub pavilion NATO a unei nave militare românești în cadrul unei formațiuni de nave care acționează încă sub imperiul articolului 5 din Tratatul Atlanticului de Nord. Este o activitate de la care nu putem face rabat și putem lăsa puțin



din orgolii pentru a ne atinge scopul.” Avem și punctul de vedere al Comandamentului Operațional Naval, prin comandorul Gabriel Comloșanu, șeful Componentei maritime: „Legat de moralul oamenilor vreau să precizez că ofițerii CON-ului ambarcați la bord cu ocazia acestei ieșiri – printre alții și comandorul Ion Anasia, șeful Instrucției de la CON – au venit cu o impresie pozitivă despre modul cum se desfășoară activitățile, despre seriozitatea echipajului. Nu cred că moralul este scăzut. Există problema concediilor și recuperărilor restante. Am discutat deja cu comandantul navei și cu comandantul CON și vom

face tot posibilul să rezolvăm problema. Va exista în acest an o perioadă în care majoritatea oamenilor vor pleca de la navă rămânând doar strictul necesar. Am încredere că echipajul – format din oameni tineri - va trece peste aceste greutăți.”

Ritmul operaționalizării

Planul de operaționalizare a fregatei *Regele Ferdinand* are o durată de șase luni și termen de finalizare 30 iunie, cu un anumit număr de zile de ieșiri pe mare. În linii mari termenul poate fi respectat. Căpitan-comandorul Marian Săvulescu: „Sunt activități care țin de echipajul navei și acelea le putem face sau sunt chiar făcute. Altele, țin de contractele care sunt în curs de execuție. Până la momentul evaluării navei în vederea participării la periața Active Endeavour, avem siguranța finalizării acestora.” Referitor la calendarul operaționalizării, CON apreciază că fregata este în grafic. Comandorul Gabriel Comloșanu: „Din punctul de vedere al operaționalizării se respectă planul existent. Cred că pentru o cunoaștere mai bună a realităților este nevoie de cel puțin încă două ieșiri pe mare, ceea ce ar putea amâna termenul de finalizare a operaționalizării cu câteva săptămâni cel mult.” Un punct de vedere apropiat are și SMFN prin căpitan-comandorul Tiberiu Istrate: „Concluziile mele la acest control au un preponderent caracter pozitiv. Ceea ce am văzut mi-a confirmat ceea ce începusem să cred în cadrul activității de evaluare inițială pe care SMFN împreună cu o comisie de la CON a executat-o în prima decadă a lunii mai la această navă. Fregata este în măsură să folosească platforma în condiții de siguranță și chiar cu elemente cu caracter tactic pe mare. Evaluarea se încheie cu o apreciere și va avea loc cu puțin înainte de plecarea navei la operațiunea Active Endeavor. Nava are o oarecare rămânere în urmă pe partea de operaționalizare datorită unor activități care nu s-au executat din variate motive, unele obiective, altele subiective, dar dacă se continuă în ritmul constatat de mine s-ar putea ca termenul să fie respectat sau atins în proporție foarte mare.”



Multe neajunsuri derivă direct din faptul că încă nu a fost semnat – cel puțin la data documentării – acordul de mentenanță cu BAE Systems (long time support). Mai există multe detalii de soluționat sau îmbunătățit, cele mai multe ținând de logistică sau dotare (modul de ambalare a alimentelor, lipsa unei benzi transportare pentru ambarcarea alimentelor, lipsa detergenților biodegradabili și lista poate face obiectul unui articol separat) sau modificarea sistemului de hrănire. În legătură cu acesta din urmă, comandorul Gabriel Comloșanu ne-a declarat: „Sistemul de hrănire este diferit față de cel din marina britanică. Încercăm să ne

adaptăm dar precizez că nu va exista un alt sistem de hrănire în marina noastră, special pentru această fregată. Rămâne cel existent, care se adaptează. Dacă după venirea celei de-a doua fregate se va constata că este nevoie de un alt sistem de hrănire ne vom adapta.”

Costuri și beneficii

Costurile operării fregatelor Tip 22 pot părea mari raportate, de exemplu, la cele ale exploatării unor nave de la Dunăre. Importantă rămâne însă imaginea de ansamblu. Fregatele *Regele Ferdinand* și *Regina Maria* urmează să participe la misiuni NATO așa cum este și Operația Active Endeavour din ultimul trimestru al acestui an. Menținerea unei astfel de nave în teatrul de operații costă dar și beneficiile, mai ales de imagine, sunt considerabile. Nu numai în rândul celorlalte țări membre ale Alianței dar și în lumea întreagă. Asta fără a mai aminti de obligațiile asumate. Arborarea pavilionului României pe mările și în porturile vizitate reprezintă un câștig în sine. Legat de pavilion, ar fi mai mult decât indicat schimbarea celui existent (regulamentar, este adevărat, dar de mici dimensiuni) cu unul mult mai mare (de 4 metri pe 2,5). Cu toții am văzut astfel de pavilioane fluturând la pupa navelor care au vizitat portul Constanța. Este timpul ca regulamentele să fie schimbate (fie și numai pentru că misiunile navelor noastre s-au schimbat) astfel încât arborarea pavilionului să aibă semnificația pe care o dorim.



Deocamdată nava s-a aflat la prima ieșire pe mare și există toate premisele ca la următoarele misiuni detaliile și neconcordanțele constatate să fie remediate iar întârzierea față de termenul pentru finalizarea operaționalizării, 30 iunie, să fie recuperată, inclusiv prin îmbunătățirea comunicării între eșaloane.

Monitor pe Dunăre

Marinarii fluviali la examen



Text și foto: **Robert STOIAN**



În perioada 16-20 mai a.c. navele Divizionului 67 nave purtătoare de artilerie, au executat un exercițiu de pregătire și antrenamente în raionul Stăncuța județul Brăila (km. 216-222 pe Dunăre). Pe parcursul misiunii, ofițerii proaspăt numiți în funcții au fost minuțios verificați. Pe timpul misiunilor, conform protocolului încheiat cu autoritățile locale, nu a fost perturbat traficul fluvial sau pescuitul de sezon și s-au respectat regulile de protecție a mediului conform legislației în vigoare.

În cadrul zilelor de pregătire s-a desfășurat examenul practic de admitere la comanda navelor la care au participat toți ofițerii prezenți. Exercițiile desfășurate au fost pregătite și organizate cu responsabilitate de către toți comandanții de nave. Temele acestora au fost: apărarea comunicațiilor fluviale într-un raion afectat de dezastre naturale, evacuarea personalului sinistral, controlul navelor suspectate de activități ilegale, monitorizarea navigației în raion și nu numai.

Pentru toți cei care au participat la examenul practic de admitere la comanda navelor a fost un moment unic în viață. Meseria de comandant de navă la fluviu este o artă iar comandantul navei trebuie neapărat să fie un „artist”. Nu este posibil să devii comandant de navă și respectiv „artist” dacă nu ai cel puțin acel 5% talent cu care ne naștem, talent ce trebuie dezvoltat pentru a acumula restul de 95% din meserie.

Exigențele examenului de admitere la comanda navei s-au concretizat în rezultatele obținute de tinerii ofițeri în urma examinării de către comisia de evaluare, rezultate care chiar dacă nu au fost favorabile pentru toți cei examinați nu au putut crea motive de supărare. Locțiitorul comandantului divizionului, căpitan-comandorul Petrică Coman s-a referit, în finalul activității, la prestația echipajelor : *„Am putut observa emoțiile tinerilor ofițeri ce au susținut examenul practic de admitere la comanda navei. Consider că s-au comportat bine pe durata desfășurării examinării dar exigențele funcției de comandant nu-mi permit să pot face afirmația că toți cei examinați au trecut proba practică.*



A ieșit în evidență experiența celor mai vechi în meserie și sper că și cei mai tineri au acumulat lucruri pozitive din desfășurarea acestui examen.

De asemenea, trebuie să se tragă concluziile de rigoare privind greșelile făcute acum, iar pe viitor să „fure” și mai mult din meseria comandanților lor. Cu cât vor fi mai atenți la comenzile bune și la modul de manevră și reacție al navei ca urmare a ordinelor date de comandantul acesteia, vor înțelege mai bine nava și echipajul ce o deservește. Tainele meseriei nu pot fi asimilate într-o perioadă scurtă de timp. Antrenamentul intens îi va ajuta ca la următoarele examene să treacă peste acest moment din cariera lor și să devină buni comandanți de nave. ”



În decursul anilor, ofițeri din cadrul Statului Major al Divizionului, comandanți de nave și ofițeri secunzi au fost selecționați și promovați pe funcții în cadrul Comandamentului Operațional Naval (componenta fluvială), Statului Major al Forțelor Navale, Comandamentului 2 Operațional Întrunit Buzău și nu numai.

Buna pregătire a ofițerilor din Statul Major al Divizionului și de la nave a fost confirmată încă o dată prin rezultatele foarte bune obținute în cadrul Aplicației SIMEX cu tema “Gruparea de Forțe Întrinite “CONDORUL” în lupta de apărare pentru respingerea sau nimicirea inamicului pătruns pe teritoriul național, cu sprijinul informațional și logistic NATO” din perioada 8 -14 aprilie 2005 și aprecierile făcute de conducerea.

Pe toată durata exercitiului, pe lângă examenul practic de admitere la comanda navei, s-au executat antrenamente pentru punerea în aplicare a rolurilor de luptă și pentru perfecționarea deprinderilor echipajelor în exploatarea tehnicii și armamentului. Prin nenumăratele exerciții de alarmare desfășurate în această perioadă s-a urmărit: acțiunea echipajului pentru respingerea atacurilor aeriene, prin surprindere, cu nava în staționare (la ancoră) și părăsirea rapidă a locului de staționare; acțiunea la alarmă chimică cu trecerea navei prin raionul contaminat și executarea decontaminării tehnicii și armamentului și echipajului; asigurarea unui convoi cu materiale umanitare pe timpul deplasării și pe timpul debarcării materialelor; controlul navelor suspectate de trafic cu materiale interzise (droguri, armament, muniții, materiale radioactive); evacuarea sinistraților dintr-un raion neamenajat de pe malul fluviului și apărarea bunurilor materiale ale acestora pe timpul ambarcării lor; modul de acțiune al echipajului pe timpul executării manevrei de salvare a unui om căzut în apă.

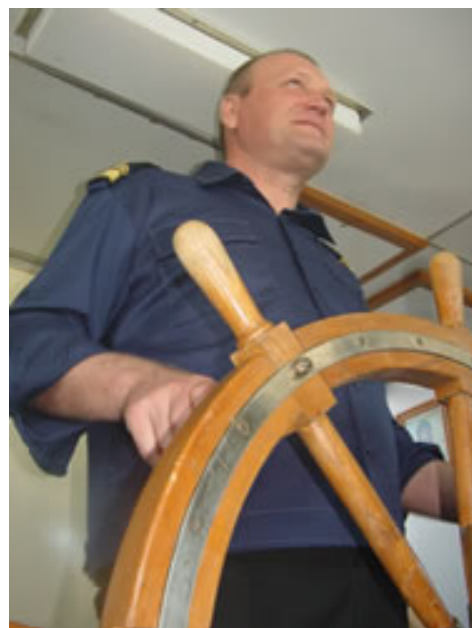
La final conducerea divizionului a apreciat că activitățile de instruire au fost desfășurate conform standardelor NATO fiind atinse toate obiectivele propuse.

După toate acestea nu ar mai putea fi spus decât un singur lucru : dacă reușești să faci o analiză obiectivă a activității, va ieși la suprafață o calitate rară, calitate ce pare a însoți din ce în ce mai mult comportamentul marinarilor militari, și anume conștiința lucrului bine făcut.

Aspirant Ionel Oancea

Ofițer secund vedeta blindată Rovine

Examenul de comandant de navă a fost un bun prilej de a ne verifica cunoștințele teoretice și practice acumulate în perioada de instrucție colectivă. Consider că indiferent de rezultatul acestui examen participarea a reprezentat o oportunitate pentru noi în a învăța noi cunoștințe și în a forma noi deprinderi pentru conducerea tragerilor de pe navele fluviale și executarea manevrelor



cu nava. Toți ofițerii tineri, respectiv cei din promoțiile 2003 2004 mai au mult de învățat de la ofițerii cu experiență ai divizionului.



Aspirant Dan Dumitru
Comandant servicii de luptă 1, 4 la vedeta blindată Smârdan

Emoțiile prin care am trecut în timpul examenului au fost vizibile, însă pe parcursul examinării, odată cu trecerea la comanda navei, acestea au dispărut. O zi de antrenament cu nava în marș face cât 6 luni de stat la cheu. Sper să avem în continuare exerciții cu nava pe fluviu cât mai dese pentru că așa înveți și în același timp îți poți da seama dacă ești făcut pentru meseria de marinar militar.

Aspirant Călin Dogaru
Ofițer secund vedeta blindată Opanez

Am absolvit Academia Navală „Mircea cel Bătrân” anul trecut. E diferit lucrul la fluviu cu ceea ce s-a întâmplat în anii petruți în academie, când am făcut practică la navele de la mare din cadrul Forțelor Navale. Numitorul comun o reprezintă importanța relației dintre membrii echipajelor. Sunt multe lucruri teoretice și practice de pus la punct, lucruri care trebuie furate de la cei mai vechi în domeniu. Examenul la care am participat a prezentat multe elemente noi, elemente ce se acaparează odată cu trecerea anilor. Probabil în timp ce o să căpătăm mai multă experiență o să fim în măsură să ne ridicăm la nivelul cerințelor Statului Major al Forțelor Navale.

Aspirant Emil Băncilă
Comandant serviciu de luptă 1, 4 pe vedeta blindată Rovine

La acest examen au promovat cei mai vechi în funcție datorită faptului că au mai multă experiență. Noi suntem aangajați de anul trecut și nu am avut timpul necesar pentru a căpăta deprinderile unui comandant de navă. Ieșirile pe fluviu au un efect benefic asupra pregătirii noastre. Deplasările cu nava ne pregătesc atât teoretic cât și practic deoarece punem în aplicare toate cunoștințele pe care le învățăm prin antrenamente la cheu.

Aspirant Ion Lucian
Comandant serviciu de luptă 1, 4 pe vedeta blindată Rahova

Examenul de comandant de navă a fost dificil deoarece acest examen nu reprezintă doar



executarea unei simple manevre ci testează conlucrarea între serviciile de luptă din cadrul ei. Astfel de examene reprezintă un lucru foarte important deoarece ne ajută în formarea noastră pentru cariera de comandant de navă. Indiferent de rezultatul examenului consider că nu este important să câștigi ci să participi la astfel de testări.

Aspirant Ciprian Bălan
Comandant serviciu de luptă 3 la vedeta blindată Posada

Am terminat cursurile Academiei Navale și am optat pentru funcția de ofițer în cadrul divizionului deoarece am considerat că este mult mai plăcută viața

de marinar pe Dunăre. Acum la acest examen am avut pentru prima dată ocazia să comand o navă la diverse manevre: de acostare, de virare a ancorei și multe altele. Chiar dacă a fost la început cred că majoritate dintre noi, tinerii ofițeri, ne-am descurcat foarte bine. Personal , această ieșire mi-a folosit mult deoarece sunt diferențe mari în pregătirea la cheu și ceea ce facem real în marș. Cu cât sunt mai dese astfel de ieșiri cu navele cu atât este mai bine pentru pregătirea noastră ca ofițeri.



**Maistru militar clasa a II-a Iulian Botoșăneanu
Specialist artilerie la vedeta blindată
Rovine**

Am în subordine militari angajați pe bază de contract și mai noi și mai vechi în meseria de artilerist. Am executat multe trageri de când sunt în cadrul divizionului și am ajuns la concluzia că este mult mai reușită o ieșire pe fluviu în care se vede practic cum se execută comenzile și tragerile cu cartușe de exercițiu. Toate misiunile cu nave în marș duc la o mai bună perfecționare a militarilor la posturile de luptă pentru care au fost angajați.

**Maistru militar principal Ionel Popescu
Comandant serviciu de luptă 5 la vedeta**

blindată Rovine

În timpul unui marș pregătirea se face mult mai bine ca la cheu pentru că exploatăm tehnica din dotare la parametrii maximi. Nu numai tehnica ne oferă condiții mai bune de aprofundare a cunoștințelor dobândite prin exerciții, în același timp colegii mai tineri pot învăța lucruri noi de la cei mai vechi pe funcții, lucruri ce le vor folosi pe viitor iar în caz de incident real pot salva chiar nava și echipajul.

**Maistru militar clasa a II-a Cornel Bălan
Specialist artilerie pe vedeta blindată
Rovine**

Această misiune a fost de bun augur fiind o activitate de învățământ. Au fost executate multe ore de antrenament în cadrul subunităților de luptă fapt ce a îmbunătățit cu siguranță pregătirea tuturor militarilor din cadrul divizionului. Unii dintre militarii angajați pe care îi am în subordine au fost la prima ieșire pe fluviu. S-au descurcat foarte bine în urma antrenamentelor de la cheu și sunt siguri că au aprofundat, în urma exercițiului desfășurat, cunoștințele obținute până acum.



Aniversări

145 de ani de la crearea Marinei Militare a României moderne

Marina Regală Română



Căpitan-comandor dr. Marian MOȘNEAGU

Muzeul Marinei Române

Marina Militară Română a intrat în războiul de întregire a neamului (1916-1919) cu un efectiv de 6 074 luptători, dintre care 290 de ofițeri activi și de rezervă. În luna decembrie 1916, generalul Henri Mathias Bethelot, șeful Misiunii Militare Franceze în România, a supus regelui Ferdinand un proiect de reorganizare a Marinei Militare. Suveranul a decis să se treacă neîntârziat la organizarea Marinei, sub coordonarea viceamiralului Constantin Bălescu, numit director superior al Marinei în Ministerul de Război.

Experiența primului război mondial a evidențiat faptul că Marina Română a intrat în război cu neajunsuri însemnate în privința dotării și a capacității de foc a navelor de luptă care au acționat pe Dunăre și pe mare, în perioada interbelică fiind reluate programele de înzestrare și modernizare a Marinei Regale Române.

Programe navale ambițioase

La 27 aprilie 1935, Consiliul Superior al Apărării Țării, întrunit sub președinția Regelui Carol al II-lea, a aprobat *Planul general de înzestrare a armatei eșalonat pe 10 ani*, în care a fost înglobat și planul inițial care fusese întocmit numai pentru dotarea trupelor destinate acoperirii frontierei de Vest. Prevederile planului se ridicau la suma de 28 971 957 907 lei din care, pentru acoperirea necesităților Marinei, s-au alocat 1 633 678 569 lei.

La 15 august 1936 a intrat în serviciu primul submarin românesc „DELFINUL”, împlinindu-se astfel un vechi deziderat al marinarilor români de a avea o unitate de luptă subacvatică.

În anul 1938 a fost emis Decretul-lege pentru înființarea *Fondului Național al Marinei* iar în anul 1939 a fost adoptat un **nou program naval**, conform căruia Marina Regală urma să fie dotată cu 180 de nave, cu un deplasament total de 70 054 tone și o putere totală de 543 655 CP. Din cauza izbucnirii celui de-al doilea război mondial, programul a fost diminuat considerabil. La 14 iunie 1939 a fost lansat la apă, la Galați, puitorul de mine „AMIRAL MURGESCU”, prima navă de luptă de construcție românească.

În anul 1940 au sosit din Marea Britanie vedetele torpiloare „VIJELIA”, „VIFORUL” și „VISCOLUL”.

Într-un studiu referitor la oportunitatea continuării lucrărilor la Lacul Tașaul și programul naval din 4 octombrie 1940, contraamiralul Alexandru Gheorghiu reevalua prioritățile programului naval în derulare, optând pentru următoarea configurație a flotei de mare: nouă contratorpiloare

de 1 200-1 400 tone, șase torpiloare de 400-600 tone, 24 submarine de 600 tone, din care un sfert miniere, 30 vedete torpiloare de minim 50 tone, 12 vedete antisubmarin de maxim 50 tone, trei nave portmine, patru dragoare și patru remorchere dragoare. La fluviu, amiralul susținea că „ne apare însă inoportun a mai spori numărul navelor fluviale...de tipul actual”. Pentru a putea coopera eficient cu armata de uscat, contraamiralul Gheorghiu era de părere că aceste nave trebuiau să fie cât mai mici și mai mobile, să fie dotate cu armament monocalibru și să nu aibă mai mult de o turelă binată și să existe și nave identice care să poată fi dotate cu piese cu tragere curbă. Protecția antiaeriană a zonei fluviale trebuia făcută cu nave speciale armate cu piese A.A., numărul lor trebuind să fie dublat. Ofițerul opina pentru sporirea considerabilă a numărului navelor de recunoaștere și siguranță rapide, protejate și cu armament ușor, Marina dispunând la acea dată doar de o treime din necesar.



Planul de înzestrare cu materiale speciale pentru Marina Regală pe anul 1944-1945 a constat din extragerea din *Planul general de investiții pe 10 ani* a părții care se putea executa. Astfel, în general el conținea navele și ambarcațiunile mari necesare înlocuirii celor existente, cu limita de vârstă mult depășită, precum și micile completări rezultate din experiența războiului; reparațiile necesare pentru menținerea în stare de continuă eficiență a materialului existent și armament de toate categoriile, precum și diverse materiale de specialitate necesare pentru completări și ameliorări la navele și lucrările de apărare a litoralului existente.

Valoarea acestora era de douăsprezece miliarde de lei, din care cinci miliarde lei urmau să se achite în țară, iar șapte în străinătate. Acest plan a fost ulterior revizuit și aprobat de D.I.M.I.A. la 16 mai 1944, stabilindu-se la suma de șapte miliarde de lei.

După 23 august 1944, prin pierderea pieței germane, unica sursă de materiale din străinătate a Marinei, planul de înzestrare a fost revizuit și adaptat la noua situație. În noul plan de înzestrare, denumit „**Septembrie 1944**” s-au prevăzut:

- la capitolul *Nave* au fost stabilite numai 12 dragoare de mare, care se spera că vor fi obținute de la noii aliați, precum și un număr de șalupe și alte ambarcațiuni;
- la capitolul *Reparații*, mijloacele necesare pentru plata reparațiilor executate navelor noastre înainte de 5 septembrie 1944;
- la capitolul *Armament și muniții*, munițiile comandate mai înainte în țări neutre (Suedia), precum și diverse mici accesorii care se puteau realiza în țară;
- la capitolul *Arme sub apă*, un număr de mine care puteau fi construite în țară și diverse accesorii;
- la celelalte capitole de *materiale de specialitate* - transmisiuni, proiectoare, navigație, hidrografie, scafandri, inventar, mașini etc., s-au prevăzut mijloacele necesare pentru completarea cu cantități mici care ar fi fost eventual necesare până la 31 martie 1945.

Planul de angajări necesare pentru realizarea acestui nou plan s-a cifrat la două miliarde șapte sute milioane de lei.

Prin Procesul verbal nr. 165 din 29.01.1945, Comitetul Superior al Marinei a stabilit materialele și lucrările care urmau să fie prevăzute în Planul de investiții pe 1945/1946. Valoarea acestui plan se ridica la nouă miliarde nouă sute unu milioane de lei.



Baza Navală – o facilitate pentru Marina Română

În anul 1937, Direcția Generală a Porturilor și Comunicațiilor pe Apă a prezentat M.A.M. un memoriu cu privire la amenajarea Lacului Tașaul ca bază navală și port comercial. Ca justificare pentru crearea unui nou port militar, în prima parte a memoriului se preciza: „*E de notorietate publică că țara noastră exportă mărfuri voluminoase și cu valoare relativ mică, care neputând suporta costul urcat al transportului pe uscat, sunt obligate a lua calea apei. Cu cât vom avea porturi mai*

multe și mai bine utilate, economia națională va profita deoarece produsele noastre vor obține prețuri mai bune”.

Cu suma de 3,5 miliarde lei se estima amenajarea portului și a bazei navale la Tașaul, comparativ cu circa 3 miliarde de lei cât ar fi necesitat sporirea capacității portului Constanța, fără

a rezolva problema adăpostirii navelor Marinei Regale. În aceste condiții, Ministerul Aerului și Marinei a adoptat soluția construirii unui port comercial modern și totodată a unei baze navale pe Lacul Tașaul, cu anexa sa, Lacul Gargalâc. Proiectul data de la începutul anului 1930. Astfel, la 13 februarie 1930, R. Goodden, atașatul militar britanic la București, a avut o discuție pe această temă cu viceamiralul Vasile Scodrea, comandantul Marinei Militare între anii 1925-1934. Proiectul a fost susținut ulterior atât de amiralul englez R.G.H. Henderson, al treilea lord naval al Amiralității cât și de inginerul francez Wattier.

În paralel, era susținută ideea construirii unui canal care să unească portul Tașaul cu Dunărea „pentru ca mărfurile din zona liberă să poată lua după nevoie fie calea mării, fie calea Dunării, spre Europa Centrală sau invers”. Acest imperativ se justifica atât din punct de vedere economic cât și din cel militar.

Teama că proiectul ar fi afectat interesele naționale, restricțiile impuse capitalurilor engleze, poziția Angliei la Conferința dezarmării, situația incertă a Strămtorilor și opoziția manifestată de Franța au condus la amânarea punerii în aplicare a proiectului.

În luna ianuarie 1937, prin două memorii adresate Regelui Carol al II-lea, locotenent-comandorul Matila Costiescu Ghyka, fost atașat naval la Petersburg și Londra, arăta că Amiralitatea britanică continua să fie interesată de realizarea planului Henderson. În aceste împrejurări, Regele a cerut Ministerului Aerului și Marinei să reanalizeze acest proiect, viceamiralul Ioan Bălănescu, comandantul Marinei Regale în perioada 1934-1937, efectuând în acest scop, în iulie 1937, o vizită de studii în Anglia.

Lucrările au început în luna mai 1938, construcția fiind eșalonată pe trei ani. Suprafața noului port urma să atingă 2 590 ha, mult mai mare decât cea a portului Constanța (74 ha). Execuția lucrării era proiectată în trei etape: construcția avanportului, prin amenajarea digurilor de Nord și de Sud; tăierea istmului și intrarea în lac printr-un canal navigabil; construcția cheurilor și realizarea navigabilității pe întreaga suprafață a lacului. Concomitent, urma să se realizeze infrastructura portuară, cu clădiri, ateliere, comandamente, școli etc.

Solemnitatea punerii pietrei de temelie a noului port, care urma să se numească Portul „Carol al II-lea”, a avut loc la 15 august 1939, de Ziua Marinei. Noua bază navală, a cărei amenajare era estimată la 3,5 miliarde lei, urma să îndeplinească atât funcții militare cât și civile. Portul făcea parte



dintr-un sistem de lucrări care urma „să facă posibilă atragerea spre România a curenților comerciali ai Europei și ai Extremului Orient”. Acest sistem de lucrări includea și construcția Canalului „Carol al II-lea” Tașaul-Cernavodă-Dunăre, menit să realizeze conexiunea cu rețeaua existentă și proiectată în Europa Centrală, în special de către Germania și realizarea legăturii cu Marea Baltică, prin Brațul Sfântu Gheorghe, respectiv prin râurile Prut, Nistru sau Vistula.

Suprafața bazinului portului comercial, proiectat pentru nave cu un pescaj de 10 metri, urma să fie de 130 ha, la care se adăugau 215 ha platforme portuare. Din păcate, cu cei 400 milioane lei alocați inițial, nu s-a reușit decât procurarea utilajelor, amenajarea carierelor, construirea a 32 km de cale ferată, 12 km de șosea, clădiri pentru personal și amenajarea a 6 062 metri de diguri.

Izbucnirea celui de-al doilea război mondial și prăbușirea regimului carlist au determinat sistarea, în anul 1939, a lucrărilor la sistemul Tașaul-Gargalâc-Tăbăcărie.

Din aceleași cauze, traficul de mărfuri prin portul Constanța a scăzut în 1942 de 15 ori față de cel din anul 1939.

Structura Marinei Regale constituie apogeul Marinei Militare Române, care avea să cunoască drama arestării navelor și umilința echipajelor sale imediat după alianța cu Armata Roșie, în august și septembrie 1944.

Figuri uitate ale Marinei Militare

Viceamiralul Cesar Boerescu

În slujba Marinei Militare și a Serviciului Maritim Român

În marinele majorității statelor cadrele specializate au provenit de pe navele comerciale, dar în cazul României mutația a avut un curs invers. Încă de la înființare (1895) Serviciul Maritim Român are la conducerea sa și a navelor, ofițeri din Marina Militară – comandorii I.Coandă, E.Tăutu, A.Negulescu, N.Ionescu-Johnson, Pavel Popovăț, Cesar Boerescu și mulți alții, practica detașării întâlnind-o și în anii `80 ai secolului XX.



dr. Mariana PĂVĂLOIU

Muzeul Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”

Cesar Boerescu s-a născut la 7 octombrie 1865, la Brăila, unde a urmat cursurile primare, gimnaziale și liceale, după care la 1 iulie 1884 s-a înscris la Școala de Ofițeri din București. La avansarea în grad de sublocotenent, peste doi ani, a optat pentru marină fiind repartizat la Corpul Flotilei, aflat la Galați. În scurt timp, ia parte la campania de vară a bricului *Mircea*, comandantul Flotilei, colonelul N.D.Maican apreciindu-l la 15 octombrie 1886 astfel: „Promite a deveni un foarte bun ofițer. Pe timpul cât a fost ambarcat pe „Mircea” s-a distins prin buna conduită și serviciul său.” În următorii doi ani, ofițerul a fost ambarcat pe torpiloare și pe *Mircea*, fiind notat pozitiv de colonelul V.Urseanu, notare din care redăm: „Ofițer stăruitor la serviciu și care prin o muncă continuă a câștigat cunoștințele armei sale.” Același colonel, în calitatea sa de comandant al Diviziei de Mare, s-a arătat încântat de progresele proaspătului locotenent: „În campania de instrucție a anului curent locotenentul Boerescu a comandat un torpilor, făcând parte din Diviziunea de Mare, am constatat cu multă satisfacție că este un ofițer foarte capabil, inteligent și instruit. Îl cred un ofițer de viitor și opinez a fi trimis a-și completa studiile pentru torpiloare.” Mai mult, comandantul Flotilei, colonelul Murgescu, a propus „să fie trimis în străinătate pentru a-și perfecționa studiile de torpile.” În anul următor, 1891, a fost propus pentru avansare „la alegere” (adică la excepțional), ceea ce s-a înfăptuit în 1892, an care a fost piatră de încercare pentru tânărul ofițer, fapt apreciat de inspectorul general al marinei, colonelul I.Murgescu. Acesta scria: „Căpitanul Boerescu, în calitate de comandant al torpiloarelor „Smeul” și „Năluca” și ofițer însărcinat cu artileria pe crucișătorul „Elisabeta” în campania anului acesta s-a condus foarte bine.”

La începutul anului 1894 ofițerul a fost trimis în fața Consiliului de reformă pentru greșeli grave - legături cu socialiștii gălățeni (ca mulți tineri ai vremii sale s-a simțit atras de mișcarea socialistă, politica fiind incompatibilă cu calitatea sa de ofițer) – fiind pedepsit cu trei zile închisoare și mutarea la Isaccea, în calitate de comandant de companie și al portului. În anul 1896 i s-a încredințat funcția de secund pe bricul *Mircea*, pe care o îndeplinește „cu mult zel (...) Caută mereu a se instrui”. (Locotenent-colonel E.Koslinski). Comandantul Flotilei, generalul Murgescu, l-a propus pentru susținerea examenului de maior, pe care l-a promovat în anul următor, fiind declarat admis.

Anul 1898 i-a adus avansarea în grad de maior iar la 8 noiembrie, la Galați, s-a căsătorit cu Zoe Cepraga. Împreună au avut doi copii: Iuliu (1901) și Edmeia-Maria (1904). În acești ani ofițerul a ocupat, prin cumul, funcția de profesor la Școala de Aplicație și la Școala de Marină, pe lângă cea de la Inspectoratul porturilor. Redăm un fragment din notarea căpitan-comandorului Constantin Mănescu: *„La ambele corpuri, cât a avut timp disponibil, a lucrat cu mult zel și m-a lăsat pe deplin mulțumit, asemenea și la școli, unde a scris și a predat cursurile de torpile și algebră, s-a achitat cu multă scrupulozitate.”*



În vara anului 1900, printre alte misiuni, s-a ocupat și de *„ridicarea geodezică și istoricul ostroavelor de pe Dunăre, de la Călărași la Gura Văii; a lucrat mult și produce studii deosebite, este un ofițer de viitor și util marinei.”* A semnat comandantul Diviziei de Dunăre, comandorul I.Irimescu. Inspectorul general al Marinei, contraamiralul I.Murgescu, a considerat modul de executare a hărții *„ostroavelor române în mod lăudabil. (...) Merită o decorație pentru lucrările ce a executat pe Dunăre.”* A primit Ordinul Coroana României, clasa a II-a, în grad de cavaler, prin Înalt Decret nr.2445/1900, iar la 17 august 1901, prin Înalt Decret nr.3018, Steaua României, clasa I-a, în grad de cavaler. În anul 1901, ofițerul a primit comanda Depozitelor Echipajelor, inspectorul general al Marinei, comandorul E.Koslinski apreciind că *„Are aplicațiuni speciale pentru navigațiune și serviciul torpilelor. A prezentat o importantă lucrare asupra evitării abordajelor pe mare.”*

În anul următor, ofițerul a fost detașat la Serviciul Maritim Român. După o activitate desfășurată timp de un an și jumătate, direcțiunea Serviciului Maritim Român a trimis comandai Marinei Militare o notă, la 30 octombrie 1903, din care redăm: *„A comandat timp de cinci luni cargobotul „Turnu Severin”, pe care l-a condus atât din punctul de vedere al navigației cât și al exploatarei în modul cât mai inteligent. Actualmente comandă vaporul poștal „Principesa Maria” spre deplina mulțumire atât a Administrației cât și a publicului călător, cu care a avut relațiunile cele mai politicoase. (...) În afară de modul elogios în care se achită în funcția sa de comandant de vapor, a contribuit și contribuie mult la prosperarea serviciului prin propunerile de ameliorare în exploatare și este destinat pentru un serviciu mai important ...”*. În anul următor conducerea S.M.R. a trimis o notă la fel de elogioasă. În noiembrie 1905 comandantul Marinei l-a propus spre avansare „la alegere”, primind la 10 mai 1907, gradul de căpitan-comandor. În anul 1906 a primit înalte distincții: Ordinul Coroana României, clasa a IV-a (ofițer), Semnul onorific de aur pentru 25 de ani de serviciu și Medalia Jubiliară – 10 mai 1906. Din notarea trimisă comandantului Marinei de către directorul S.M.R., căpitan-comandorul Ioan Coandă, aflăm că *„a armat și condus vaporul „Împăratul Traian” și a reprezentat România la Congresul de telegrafie fără fir la Berlin în luna trecută, octombrie 1906”*.

În aprilie 1908 căpitan-comandorul Cesar Boerescu a fost numit subdirector al S.M.R., aflat sub conducerea comandorului Pavel Popovăț care l-a considerat că *„E apt la orice specialitate și mai cu deosebire la acelea unde se cer cunoștințe tehnice”*. Căpitan-comandorul Cesar Boerescu a consimțit printr-o adresă din 4 martie 1912 să rămână definitiv în Serviciul Maritim Român. Deși potrivit legislației în vigoare ofițerul putea fi avansat în grad din anul 1914, acest fapt s-a împlinit în 1917, când la comanda Marinei se afla contraamiralul Constantin Bălescu. În timpul războiului a rămas tot la comanda S.M.R. până în anul 1920 când, fiind trecut în rezervă de la Marina Militară încă din anul 1916, va primi gradul de contraamiral. Deși s-a retras la București, contraamiralul Cesar Boerescu a rămas alături de marinarii săi. Îl aflăm printre membrii Ligii Navale Române unde a ținut conferințe și a scris în revista „Marea Noastră”, iar în anul 1942 când sub președinția ing. Nicolae Caranfil (primul ministru al Aerului și Marinei în anul 1936) este publicată lucrarea „Propuneri asupra unui regim de dezvoltare a Marinei Comerciale și Proiectul programului de nave fluviale și maritime întocmit de Comisiunea însărcinată de Ministerul Lucrărilor Publice și al Comunicațiilor”, s-a numărat printre membri, alături de nume cunoscute: viceamiralul Ioan Bălănescu, contraamiralul Al.Gheorghiu, contraamiralul ing.N.Năsturaș,ș.a. A rămas constant în preocupările sale privind navigația, în anul 1940 publicând lucrarea „Influența marinei comerciale asupra civilizației” la editura Cartea Românească, coperta redând imaginea N.S.Mircea în amintirea bricului Mircea pe care-l condusesese în tinerețe.

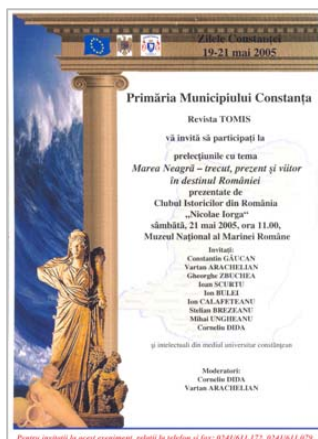
Muzeul Marinei Române



La invitația Comitetului pentru Relații Externe și Turism al Guvernului Sankt Petersburg, în perioada 5-12 mai 2005 căpitan-comandorul Marian Moșneagu, directorul Muzeului Marinei Române, a participat la manifestările organizate cu prilejul împlinirii a 60 de ani de la victoria Aliaților în cel de-al doilea război mondial. La aceste manifestări au participat delegații din Belarus, Bulgaria, Finlanda, Germania, Karelia și România. Pe timpul vizitei directorul Muzeului Marinei Române a participat la depuneri de coroane de flori, spectacole de gală, întâlniri cu veterani de război, vizite la obiective economice și turistice din orașul de pe Neva. De asemenea, dând curs invitației directorului Muzeului

Central al Marinei Militare a Federației Ruse, căpitanul de rangul II Aleksandr Smirnov, a avut posibilitatea să cunoscă unul dintre cele mai mari muzee de profil ale lumii. Vizita a constituit un bun prilej pentru exprimarea disponibilității privind colaborarea în domeniul schimburilor cultural-științifice dintre muzeele și orașele noastre, schimburi facilitate și de existența celor două consulate la Constanța, respectiv Sankt Petersburg.

În perioada 25-27 mai 2005, Muzeul Marinei Române a organizat la Brăila, cu sprijinul Fundației „Hanns Seidel”, a XVI-a sesiune de comunicări științifice cu tema „Dunărea și Marea Neagră în istoria Europei”. La această manifestare de tradiție a muzeului au participat 50 de istorici, muzeografi, arhiviști, analiști politici și militari din Bulgaria, Marea Britanie și România. Lucrările sesiunii s-au desfășurat pe două secțiuni: „Dunărea și Marea Neagră în istoria Europei” și „Geopolitica Mării Negre și a gurilor Dunării” și au fost onorate de domnii Nicolae Mitroi, prefectul județului Brăila, prof. univ. dr. Dumitru Mazilu, membru al Academiei Diplomatice Internaționale, doctor honoris causa al Universității Internaționale „Albert Schweitzer” din Geneva, prof. univ. dr. Gheorghe Buzatu, directorul Centrului de Istorie și Civilizație Europeană Iași, comandor Gheorghe Dragomir, comandantul Componentei fluviale a Comandamentului Operațional Naval ș.a. Studiile și comunicările participanților vor fi publicate în tomul VIII/2005 al „Anuarului Muzeului Marinei Române”.



Muzeul Marinei Române a găzduit pe data de 21 mai 2005 a doua ediție a prelecțiunilor cu tema „Marea Neagră – trecut, prezent și viitor în destinul României”, organizată în suitea manifestărilor dedicate „Zilelor Constanței”, în colaborare cu Clubul Istoricilor din România „Nicolae Iorga” și revista „Tomis”. Cu acest prilej au fost lansate lucrarea prof. univ. dr. Valentin Ciorbea „Evoluția Dobrogei între 1918-1944. Contribuții la cunoașterea problemelor geopolitice, economice, demografice, sociale și ale vieții politice și militare” și tomul VI/2003 al „Anuarului Muzeului Marinei Române”.

DICȚIONAR MARINĂRESC

ANATOMIE LA BORD

Locotenent-comandor **Ion BURGHISAN**

Este bine știut că navele – de la simple yole la petroliere uriașe sau incredibile vase de croazieră – au viață. Dealtfel, în limba engleză, acolo unde obiectele și animalele sunt grupate sub pronumele personal „it”, navele fac parte, alături de femininele umane, din categoria „she” (ea). Adică EA, cu personalitate, identitate, suflet. Vom vedea acum că limbajul marinăresc atribuie unor părți ale corpului navei (iață un prim exemplu: *corpul navei* care este structurat pe *schelet*!) denumiri din... anatomie.

Structura de rezistență pe care este construită o navă poartă denumirea de **schelet** sau **osatură** și are în componența sa **coaste**. Pentru a face totuși diferența dintre navă și om, învelișul exterior nu se numește piele, ci **bordaj**.

Uneori îndrăgostiți întradevăr de navele lor, marinarii au văzut la tot pasul asemănări ale unor piese sau ansambluri ale navei cu părți ale corpului omenesc.

O **gură** de exemplu, poate fi, la navă, **de control, de expansiune, de incendiu, de magazie, de paiol, de salvare, de siguranță** sau chiar forma unui nod marinăresc (gură de știucă, gură de zmeu). În primele cazuri, gura reprezintă „un loc de acces prin punți”, definit în funcție de scopul ei.

O **nară** bunăoară este o „deschidere cilindrică cu un capăt în punte, iar cu celălalt în bordaj, destinată să ghideze lanțul ancorei sau parâme”. Ca și cum această asemănare n-ar fi de ajuns, „marginea deschiderii din zona bordajului a unei nări” se numește **buză**.

Ochiul, la o navă, poate fi de punte și reprezintă „un geam gros, prismatic, fixat în punte și destinat iluminării naturale a compartimentelor”. De asemenea reprezintă un „inel metalic fixat pe un postament, destinat agățării unor cârlige sau legării lanțului”. Nu în ultimul rând, **Ochiul lui Nelson** este inelul reprezentat pe gradele ofițerilor și amiralilor.



supuse tracțiunii”. Pe **ureche** pot fi montate axe rotative care să ușureze mișcarea parâmelor. Axul vertical este denumit **turnichet**, iar cel orizontal, **șomar**.

Întrepătrunderea termenilor este uneori atât de adâncă, încât **guler** (conform **Dicționarului marinăresc** avându-i ca autori pe Ilie Manole și Gheorghe Ionescu) poate defini „o proeminență sub **gâtul** unui **ochi** de parâmbă, destinat să împiedice trecerea parâmei prin rai”. Și ca să fiți convinși că **gâtul** nu este o creatură diavolească ce se opune **raiului**, mai amintim doar că **raiul** este „o roată mică de lemn, prevăzută pe coroană cu un șanț prin care trece o parâmbă”.

Mai toate navele au **urechi**. Și asta nu pentru că ar asculta cineva prin diverse metode ce se petrece în compartimente, ci pentru că **urechea** este „o piesă de formă specială, fixată solid la bord și destinată să ghideze parâme



În acest număr de revistă am căutat în arhiva noastră pentru a vedea ce se întâmpla în Forțele Navale în lunile martie și aprilie și modul cum erau redat evenimentele în paginile publicației noastre. Pentru mai multe detalii se poate accesa și www.fortele-navele.ro.

Acum 10 ani, nr.33 (4/1995). Sub titlul „Parteneriat pentru Pace” relatam despre exercițiile „Cooperative Rescue '95” și „Delta '95” iar sub deviza „Onoare și patrie” informam despre acordarea Drapelului de Luptă Flotei de Dunăre, Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”, Corpului 9 Armată și Brigăzii 34 Infanterie (ultimele două unități dispărute în prezent din peisajul militar dobrogean). „Flotila de Dunăre – ultima etapă a acțiunii de restructurare a Marinei Militare” se dovedește a fi un titlu, la o distanță de un deceniu, cel puțin neinspirat, procesul de restructurare fiind unul de durată care abia recent a fost finalizat (în luna aprilie comandamentul Flotei fluviale s-a transformat în Componenta fluvială a Comandamentului Operațional Naval). La rubrica „File de istorie” publicam un jurnal inedit al remorcherului *Cetatea* din campania anului 1913 iar fregatele *Kauffman* (SUA) și nava școală *Aris* (Grecia) se aflau în vizită la Constanța.

Acum 5 ani, nr.69 (iunie 2000). „Scafandrii români sunt la „adâncimea” interoperabilității cu forțele similare din țările NATO” afirmam acum cinci ani colegii francezi, lucru valabil și azi când am devenit membri ai Alianței. Relatam încă despre „Ieșirile pe mare ale dragoarelor” (de atunci dragoarele de bază și unul dintre putoarele de mine au ieșit din dotarea Forțelor Navale) și publicam un interviu cu comandorul Dan Leahu, comandantul Școlii Militare de Maiștri a Forțelor Navale „Amiral Ion Murgescu” (actualul comandant al Bazei Navale) despre statutul maistrului militar de marină. Sub titlul „Armada Espanola” vă informam despre marina militară a Spaniei inclusiv prin intermediul unui scurt interviu cu amiralul Antonio Moreno Barbera, șeful Statului Major al Marinei Regale spaniole.

All Hands (mai 2005).

Remarcăm o modificare în structura și machetarea revistei, respectiv contopirea rubricilor *Eye of the Fleet* (foto) și *Around the Fleet*, (preponderent informativă) având drept rezultat creșterea impactului fotografiilor. Revista mizează în continuare, cu succes, pe spațiul larg acordat imaginilor. Ne-a atras atenția informațiile cu privire la noile facilități (financiare, în primul rând) oferite marinarilor militari americani care își reînnoiesc contractul și articolul intitulat „Casa departe de acasă” (despre procesul de recuperare al unui infanterist marin american - care și-a pierdut piciorul în războiul din Irak - prin intermediul unei organizații nonprofit, Fisher House, care asigură recuperarea răniților în case obișnuite, împreună cu familia, și nu în spitale). Dosarul revistei se intitulează „Construind democrația în Irak” și se referă la contribuția batalioanelor mobile de construcții ale Marinei la refacerea infrastructurii irakiene. Deși All Hands este o revistă editată de U.S.Navy materialele, texte sau fotografii, având drept temă prezența trupelor americane în Irak sunt numeroase (chiar preponderente în revista din luna mai), publicația înregimentându-se vizibil (și previzibil) în „efortul de război” și propaganda americană, sintagma preferată în acest număr – în ideea ștergerii diferențelor rezultate din apartenența la diferite categorii de forțe armate, dar uniți de efortul comun al prezenței în Irak – fiind „brothers in arms”.



Notiziario della Marina (martie 2005).

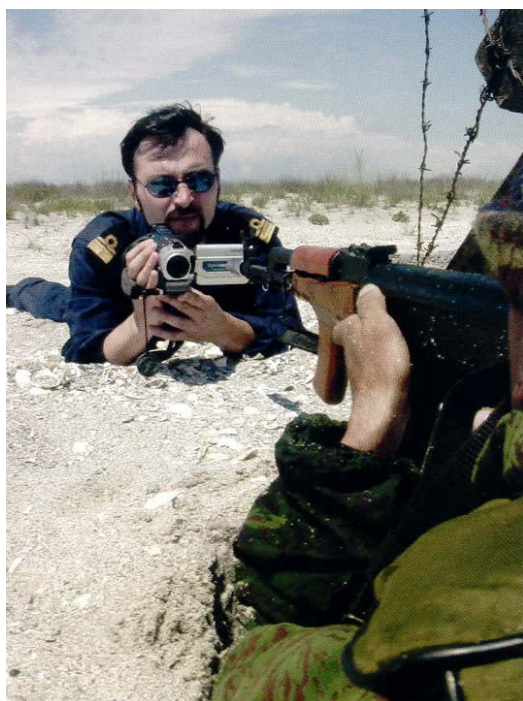
Din sumar: Participarea Marinei Militare italiene la expoziția IDEX 2005 (International Defence Exhibition) de la Abu Dhabi • Trofeul Academiei Navale și al orașului Livorno (TAN) la a XXII-a ediție • „Le prima donne” a navei *Elettra* sau despre prezența femeilor pe navele Marinei Militare italiene • Muzeul Naval din La

Spezia a fost redeschis publicului • Marina Militară italiană la cel de-al patrulea Salon Nautic Internațional de la Veneția.

Armées d`aujourd`hui (martie 2005). Am primit la redacție, după o absență de câțiva ani, numărul pe luna martie al publicației Armatei franceze. Schimbările sunt vizibile, determinate de cerințele unei prese moderne, inclusiv celei militare. Numărul de pagini a crescut semnificativ, rubricile au fost schimbate în totalitate, și a fost mărit numărul și dimensiunea fotografiilor în detrimentul textelor.

Acum 2 ani, nr.94 (3) 2003. Coperta revistei era dedicată scafandrilor de incursiune, ca și consistentul dosar al numărului, unde, sub titlul „Atenție, scafandri!” realizăm o amplă radiografie a scafandrilor din Forțele Navale Române. Semnalăm „Depășirea unei mentalități. Prima femeie din Forțele Navale doctor în științe militare” prin doamna Mariana Păvăloiu, directorul Muzeului Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”, „Direcția Hidrografică Maritimă se aliniază standardelor internaționale” iar la rubrica „Siajul istoriei” aflăm despre „O sărbătoare recâștigată – Ziua Apelor”. (B.D.)

Tehnoredactarea, foarte bună și la vechiul format, păstrează aceleași standarde de calitate. Practic, este o nouă revistă. Din sumar: • Scafandrii de incursiune francezi (subiect căruia îi este dedicată și coperta) • Bază polară la mare altitudine (Batalionul 11 vânători de munte au construit o bază polară din gheață și zăpadă la 4000 de metri altitudine pe muntele Mont Blanc) • Irak: Cum au reușit japonezii • Logistică: Transportul logistic francez • Femeile în uniformă, femeile de azi (dosarul revistei – subiectul este prezent în multe publicații militare străine) • Airbus A400M. Transportul militar în variantă europeană • ONG – Armată, două fețe ale umanității. (B.D.).



Schimbare la conducerea Grupului Mass Media al Forțelor Navale

După doi ani în care a ocupat funcția de redactor șef al Grupului Mass-Media al Forțelor Navale și mai bine de șase ani în slujba presei militare de marină, locotenent-comandorul Ion Burghișan a fost numit, începând cu data de 1 iunie, șef al compartimentului Cultură și tradiții militare din Statul Major al Forțelor Navale de la București. Funcția de redactor șef a fost preluată de locotenent-comandorul Leonard Mocanu. Deși locotenent-comandorul Ion Burghișan urmează să-și desfășoare activitatea într-o altă structură, suntem convinși că anii petrecuți în slujba presei militare de marină nu îl vor ține departe de locul în care s-a consacrat.