

Săptămână de foc la

DIVIZIONUL 150 RACHETE NAVALE

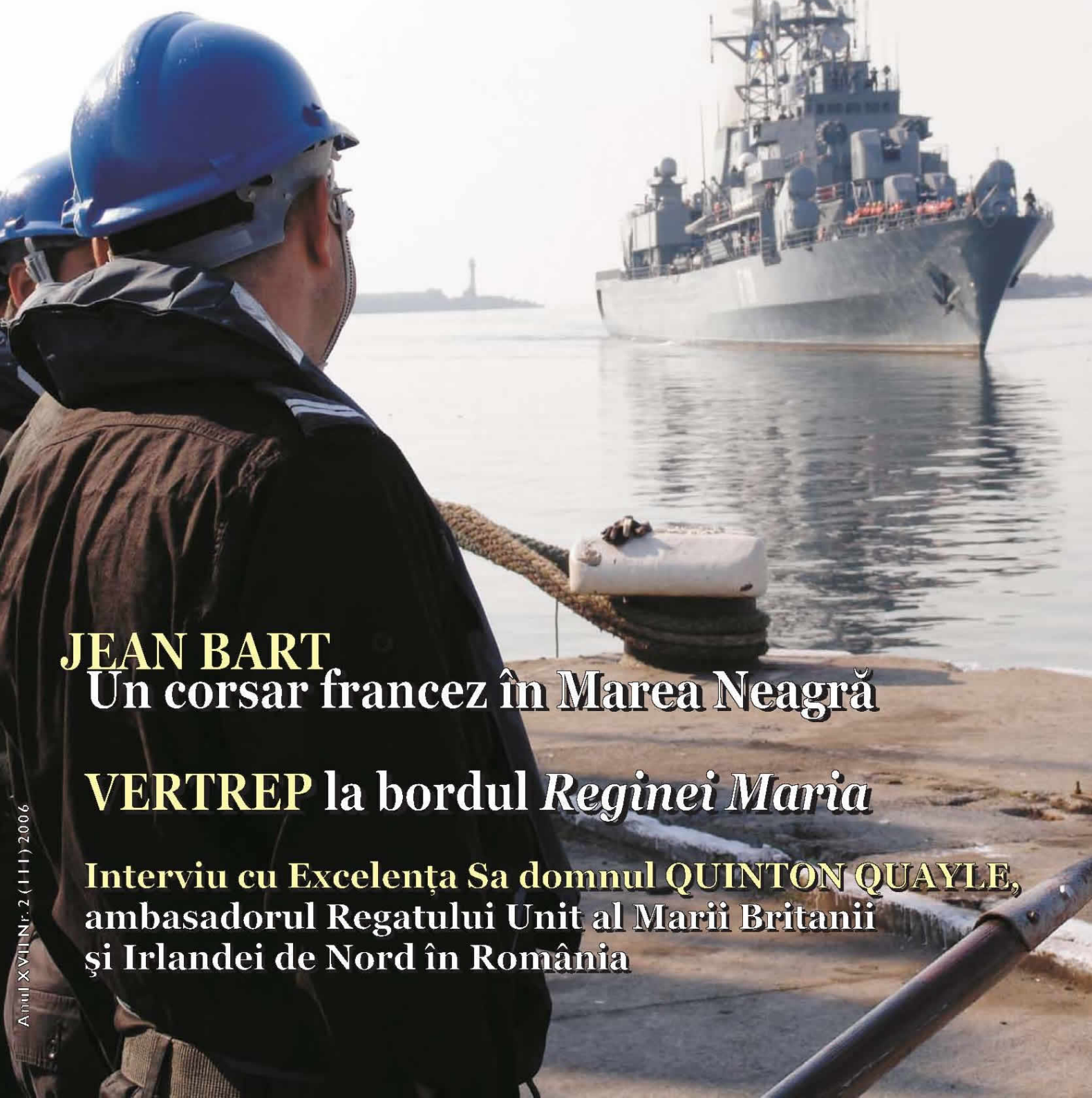


www.fortele-navale.ro

MARINAROMÂNĂ

REVISTA FORTELOR NAVALE ROMÂNE

MARTIE - APRILIE



JEAN BART

Un corsar francez în Marea Neagră

VERTREP la bordul Reginei Maria

Interviu cu Excelența Sa domnul QUINTON QUAYLE,
ambasadorul Regatului Unit al Marii Britanii
și Irlandei de Nord în România

Ochiul Flotei



▲ 8 aprilie 2006, Marea Neagră.

Instantaneu din timpul exercițiului PHOTEX la bordul elicopterului Panther.

April 8th, 2006. Black Sea. A snapshot of the PHOTEX exercise onboard Panther helicopter.

Foto: Bogdan DINU

▼ 27 aprilie, travers Eforie Nord.

Evaluarea parțială a grupei 1 de scafandri EOD, în vederea participării la exercițiul STEADFAST JAGUAR 06.

April 27th, 2006. Near Eforie Nord. Partial evaluation of the EOD divers group one, with a view to participating in Steadfast Jaguar 06 exercise.

Foto: Cristian SPĂTARIU



▲ **8 aprilie 2006, Marea Neagră, fregata Regina Maria.**

Echipa de boarding de pe fregata Jean Bart la terminarea exercițiului.

April 8th, 2006. Black Sea. Regina Maria frigate. Boarding team of Jean Bart frigate at the end of exercise.

Foto: Bogdan DINU

► **5 aprilie 2006, Marea Neagră, fregata Regele Ferdinand.**

Obiectul neidentificat s-a dovedit a fi o vestă de salvare pierdută. De la stânga la dreapta: caporalii Adrian Ion, Ion Popaene, fruntașul George Gălățeanu, Mm III Ștefan Dragu și Mmp Ionel Pruteanu, șeful de echipaj.

April 5th, 2006. Black Sea. Regele Ferdinand frigate. Unidentified object which drifted, proved to be a lost life-saving jacket. From left to right: Seamen Adrian Ion, Ionel Popaene, Seaman Apprentice George Gălățeanu, first class Petty Officer Ștefan Dragu and Master Chief Petty Officer Ionel Pruteanu.

Foto: Bogdan DINU



► **14 martie 2006, zona Corbu, județul Constanța.**

Instantaneu din timpul marșului de 80 km, desfășurat de membrii Grupului de Scafandri de Luptă de Incursiune

March 14th, 2006. Corbu area. Constanta County. A snapshot of the 80 Kilometers training march deployed by the SEAL detachment.

Foto: Bogdan DINU



GRUPUL MASS-MEDIA AL FORTELOR NAVALE

Redactor-șef:

Locotenent-colonel Leonard MOCANU

Tel: 0241-667.225; 667.985/401

e-mail: leonard.mocanu@seanet.ro

MARINA ROMÂNĂ

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

Secretar general de redacție:

Căpitan Mihai EGOROV

0241-667.225; 667.985/405

e-mail: egorovmihai@yahoo.com

Redactori:

Bogdan DINU

Tel: 0241-667.225; 667.985/522

e-mail: redbogdan@yahoo.com

Olivia BUCIOACĂ

Tel.: 0241-667-225; 667-985/522

e-mail: oliviabucioaca@yahoo.com

Tehnic:

Tel: 0241-667.225; 667.985/523

Traducere texte:

Elena ANCUTA-CUCONU

Turkean OSMAN

Olivia BUCIOACĂ

ADRESA REDACȚIEI:

Strada Ștefăniță Voda, nr. 4

Tel/Fax: 0241-619.539

e-mail: marina_romana@fortele-navale.ro

Ediția s-a încheiat pe data
de 28 aprilie.

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 4565/2006; B-00307

Tehnoredactarea și tiparul:



Centrul Tehnic-Editorial
al Armatei

B-dul Ion Mihalache nr. 124-126,
București

Tel.: 021-2242634

DTP: Sorin DOBRE



Coperta 1: Sosirea fregatei
Mărășești în portul Constanța
la finalul activării aprilie 2006
a BLACKSEAFOR
(Foto: Robert Stoian)



Coperta 4: PHOTEX cu fregatele Jean Bart,
Regele Ferdinand și Regina Maria
(Foto: Bogdan Dinu)

SUMAR

ȘTIRI DIN FLOTĂ 4

PAVILION NATO

HMS St Albans la Constanța 6

Un corsar francez în Marea Neagră 8

USS Porter: runda a doua 14

MONITOR PE DUNĂRE

Costurile unui Foarte Bine 16

INTERVIUL REVISTEI

Interviu cu contraamiralul de flotilă
dr. Cornel Mihai, șeful Instrucției și
Doctrinei din SMFN 18

INSTRUCȚIE

Nume ce cod: Aprilie 06 22

VERTREP la bordul Reginei Maria 28

Echipajele fregatelor au primit
botezul focului... virtual 30

EXCLUSIVITATE

Interviu cu E.S. Quinton Quayle,
ambasadorul Regatului Unit al
Marii Britanii și Irlandei de Nord 30

AVIAȚIA NAVALĂ

Frumusețea și mirajul zborului 36

Oportunitatea de a începe
o nouă carieră 40

ALMA MATER

Granturile - o necesitate a
învățământului european 42

SIAJUL ISTORIEI

Mai 1966 - NATO la Constanța 48



Omul de lângă tine



Lt. col. ing. Leonard MOCANU

De la vârsta preșcolară până la pensie oamenii socializează. Au preocupări comune, simpatii sau antipatii. Se organizează în microgrupuri, au lideri formali, dar respectă opinia liderului lor, cel căruia toți îi acordă creditul. Și, nu arareori, când liderul informal este un caracter puternic, el se impune chiar împotriva regulilor și normelor sociale. Oare de ce? Oare în jurul lui nu există oameni care să gândească pozitiv, care să sufere văzând turnura pe care o ia atmosfera de grup și modul în care colectivul este privit? Cu siguranță da. Atunci? Să fie comodate? Să fie teamă? Unii răbufnesc, dar sunt lesne „puși la punct” și atunci se izolează sau acceptă.

În armată, acolo unde, vorba aceea, „Prietenii ți-i alegi, dar rudele și colegii ți-i dă Dumnezeu”, de multe ori vocea tunătoare domină sau degetul arată epoletul, uneori golit de substanță. Ce pot face oamenii pentru cel de lângă ei? Cum pot cei mulți să-i convingă pe ceilalți de corectitudinea, de substanțialitatea opiniilor lor, fără a fi catalogați drept fricoși, etichetați ca fiind „împotriva curentului”, apostrofați și izolați?

Oare cât de profitabilă este atitudinea struțului de a-și ascunde capul în nisip, pentru că, vezi Doamne, nu-l interesează, nu vrea să se pună rău cu nimeni, nu-i problema lui? Cui servește să nu-i arăți celui de lângă tine atunci când greșește și să aștepti aceeași atitudine din partea lui? Cine e cel câștigat, atunci când persistența în ignoranță conduce la consecințe incalculabile, în momentul în care colegii spun „nu-i treaba mea”?

Pentru că, nu-i așa, uneori auzim expresii de genul: „Ce să-i mai spun, nu știi că nu te-nțelegi cu el?”, „Nu-l mai pune să facă nimic, pentru că știi că nu e în stare.”, „Hai, fă tu cutare treabă, știu că nu-i sarcina ta, dar x tocmai s-a oțărât la mine că n-are chef!” Și altele, asemenea. De ce să nu te-nțelegi, dacă legea te-a investit cu drepturi? Sau, dacă nu e în stare, atunci să lase locul altuia.

Îi vezi pe unii cum se ofilesc pe zi ce trece, iar colegii îi căinează: „Băiat bun, l-a stricat anturajul” ori „Are probleme acasă, s-a apucat de băutură”. Dar în loc să caute soluții, întorc capul. Pentru că „săracul” se supără și ne retrage calitatea de prieten. Ce fel de prieten? Este primul pas înapoi în cea mai neprofitabilă retragere, aceea din lupta demnității cu ignoranța. De ce să nu-i spun, de ce să nu-l trag de mână, lăsându-l să se afunde până e prea târziu?

De ce să nu-i spui unui coleg tocmai întors dintr-o „deplasare” la un curs în străinătate și care îți replică „Nu este scris în atribuțiile funcției!”, că tocmai a profitat de banii societății pentru a-și îmbogăți cunoștințele și a-și spori prestigiul? Pentru că ți-e jenă? Lui nu.

Cum să înțeleagă unii dintre colegi, ajunși pe funcții „căldute”, în care se cred mici Dumnezei, că au și obligații, iar fișa postului le prevede cu vârf și îndesat? Ți-e teamă de replici? Lor nu.

De ce trebuie să accepți când unii îți arată regulamentul sau legea spunând „Nu”, pentru că „Nu” este mult mai simplu decât „Da”? Pentru că „Da” înseamnă să citești, să înțelegi, să-ți asumi răspunderea, în timp ce „Nu” te scutește de griji. Dorm liniștiți, iar cei de alături suferă frustrări de tot felul.

Vrem să fim șefi buni, să nu ne încărcăm cu evenimente, măcar până ieșim la pensie sau suntem mutați din unitate. Vrem să fim colegi „de treabă”, sperând că odată și odată lucrurile se vor îndrepta, dar nu mișcăm un deget. Cârcotim pe sub masă sau cu capul în fișet, dar nu avem curajul să ne exprimăm opinia nici măcar în fața oglinzii. Iar când ajungem șefi, unii ne ascundem după deget.

Unii avem responsabilități funcționale mai mici, alții mai mari. Unii suntem doar colegi, alții subalterni sau șefi. Toți suntem înhămați la aceeași căruță, toți semnăm ștatul de plată la aceeași casierie sau ne interogăm cardul bancar în aceeași zi. Legal sau moral, toți avem obligații, toți trebuie să arătăm că ne pasă. De grup și de omul de lângă noi.



Foto: Codruț Burdulan

identificării acestora, precum și misiuni de interdicție maritimă, de căutare și salvare pe mare. Gruparea Blackseafor a făcut escale în porturile Novoozerne (Ucraina), Batumi (Georgia) și Novorossiisk (Federația Rusă). (O.B.)

Luni 6 martie, Aula Magna a Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”, a fost gazda Conferinței Doctrinare a Forțelor Navale cu tema *Locul, Rolul și Misiunile Forțelor Navale*. La activitate au participat, contraamiralul de flotilă dr. Comel Mihai, șeful Instrucției și Doctrinei din SMFN, șefi de compartimente din Statul Major al Forțelor Navale și Comandamentul Operațional Naval, comandanți ai unităților și marilor unități de marină. Temele prezentate au cuprins o arie largă de probleme, vizând riscurile ce caracterizează mediul de securitate maritim în zona Mării Negre, rolul și misiunile forțelor maritime militare ale unor state europene. Au fost prezentate, de asemenea, referate privind nava multirol, misiunile forțelor navale la mare și fluviu, precum și corelarea instrucției, evaluării și mentenanței cu misiunile Forțelor Navale. Actualitatea temelor prezentate, precum și discuțiile pe marginea acestora au suscitât interesul participanților, și au făcut ca această primă conferință pe teme doctrinare organizată în Forțele Navale să fie o reușită. (M.E.)



Foto: Cristi Spătaru



Foto: Bogdan Dinu

Timp de patru zile, între 13 și 16 martie, două grupe din cadrul Grupului de Scafandri de Luptă de Incursiune, sub comanda aspirantului Ovidiu Călin, au executat o misiune de antrenament având ca obiective principale un marș de instrucție de 80 de kilometri și traiul în condiții de izolare. Misiunea a inclus etape de marș zilnice, cu deplasări de 30 de kilometri, orientarea pe hartă, cu evitarea zonelor și a centrelor populate la care s-au adăugat diferite momente tactice create pe traseul de deplasare. Unul din aspectele semnificative ale activității lor, este faptul că ei trebuie să acționeze și să-și îndeplinească misiunea fără a fi descoperiți și localizați. Activitatea s-a desfășurat în zona Corbu-Săcele, unde o echipă a Grupului Mass-Media al Forțelor Navale a asistat, pe data de 14 martie, la un exercițiu de localizare și capturare a unui terorist. Nu este nici prima și nici ultima misiune de acest fel pentru scafandrii de incursiune. De regulă, au loc 2-3 astfel de acțiuni pe an, în raioane diferite, tocmai pentru completarea pregătirii de luptă specifice. (B.D.)



Foto: Bogdan Dinu

În perioada 28-30 martie Direcția Hidrografică Maritimă a executat primul transport de aprovizionare cu combustibil a farului și a subunității CREO de la Sulina. Transportul s-a realizat cu trei autocisterne și un camion până la Tulcea și cu ceamul fluvial 417 din compunerea Grupului de Nave Auxiliare al Secției Logistice Fluviale Tulcea, pe Dunăre și canalul Sulina. Nivelul crescut al apelor Dunării, curentul și vântul puternic au creat dificultăți suplimentare pe timpul manevrei de acostare și transbordare a combustibilului. Farul din Sulina, una din locațiile izolate ale Forțelor Navale, nu este racordat la sistemul de distribuție a energiei electrice astfel încât singura sursă de curent electric este cea reprezentată de Diesel generatoarele care funcționează cu motorină. De regulă, se execută trei transporturi pe an, următorul fiind planificat a se realiza în luna iunie. (B.D.)



În perioada 3 – 5 mai, o delegație condusă de șeful Statului Major al Forțelor Navale, viceamiral dr. Gheorghe Marin, a participat la Reuniunea Comandanților Marinelor Militare din Sudul Europei (MARCOMET 2006). Organizată în localitatea Ferrol din Spania, reuniunea a avut ca temă, „Dobândirea conștiinței mediului maritim”. Pe parcursul discuțiilor, delegația română a prezentat locul și rolul Forțelor Navale în cadrul procesului de asigurare a climatului de securitate în regiunea Mării Negre, acțiunile de cooperare desfășurate pentru creșterea încrederii și stabilității în regiune, precum și participarea României la activarea Grupului de Cooperare Navală din Marea Neagră, BLACKSEAFOR. De asemenea, au fost abordate aspecte ale colaborării bilaterale și participările viitoare ale Forțelor Navale la exerciții și operații multinaționale. (L.M.)

Ca urmare a implementării, la nivelul Forțelor Navale, a Strategiei de Transformare a Armatei României, începând cu data de 1 mai, Comandamentul Operațional Naval, din Constanța, devine Comandamentul Flotei, la aceeași dată înființându-se și Flotila de Fregate. Constituirea Comandamentului Flotei răspunde necesității de aliniere a structurilor din compunerea Forțelor Navale Române la nivelul celor din alte state membre ale Alianței Nord-Atlantice. Misiunile principale ale comandamentului, din care vor face parte toate unitățile de nave maritime și fluviale, vor consta în conducerea acțiunilor navale și planificarea, conducerea și evaluarea activităților de instruire la nivelul structurilor componente. Comandamentul Flotei va funcționa în sediul din Strada Remus Opreanu, nr. 13, Constanța. Misiunile principale ale comandamentului, din care vor face parte toate unitățile de nave maritime și fluviale, vor consta în conducerea acțiunilor navale și planificarea, conducerea și evaluarea activităților de instruire la nivelul structurilor componente. În compunerea Flotei de Fregate, ca parte a Flotei, se vor afla navele *Mărășești*, *Regele Ferdinand* și *Regina Maria*, nava-școală și de suport logistic *Constanța*, precum și Grupul de Elicoptere. Flotila de Fregate își va desfășura activitatea în incinta Portului militar Constanța. (L.M.)



Foto: Codruț Burdujan



Foto: Cristian Spătaru

În perioada 27-28 aprilie, o comisie a Statului Major al Forțelor Navale, a efectuat o evaluare parțială a unei grupe formată din 12 scafandri din cadrul Grupului de scafandri EOD, comandat de locotenent-comandorul Adrian Onțică. Evaluarea a inclus misiuni de căutare în acvatoriu a unei posibile mine, asigurarea unui perimetru securizat pe o plajă în sprijinul forțelor debarcate precum și căutarea și neutralizarea posibilelor mine plantate pe corpul navei sau în port. Evaluarea intermediară a avut drept obiectiv constatarea nivelului de pregătire a grupe EOD în vederea participării la exercițiul STEADFAST JAGUAR 06, care se va desfășura în luna iunie, în Insulele Capului Verde din Oceanul Atlantic. Comisia de evaluare a Statului Major al Forțelor Navale a considerat că scafandrii sunt bine pregătiți pentru îndeplinirea misiunilor. În cadrul exercițiului STEADFAST JAGUAR 06 are loc evaluarea NATO a forțelor care încadrează NATO Response Force (NRF). (O.B.)

Vineri, 7 aprilie, la bordul fregatei franceze *Jean Bart* (D 615) aflată la Dana Pasageri a portului Constanța a avut loc o ceremonie aparte. În prezența ambasadorului Franței la București, Excelența Sa domnul Herve Bolot, a atașatilor apărării acreditați la București, a reprezentanților autorităților publice locale și a numeroși ofițeri din Forțele Navale Române, viceamiralul Jean-Marie Van Huffel, prefectul maritim al Mediteranei franceze, l-a decorat, în numele ministrului apărării al Franței, doamna Michèle Alliot-Marie, pe contraamiralul de flotilă dr. Cornel Mihai, șeful Doctrinei și Instrucției din Statul Major al Forțelor Navale, cu Medalia de Aur a Apărării, cu însemnele Marinei Naționale. Decorarea contraamiralului de flotilă dr. Cornel Mihai reprezintă o recunoaștere din partea Republicii franceze a meritelor și activității pe care acesta a desfășurat-o cât timp a fost atașat al apărării la ambasada României de la Paris. (B.D.)



Foto: Ambasada Franței



Prima fregată tip 23 în Marea Neagră **HMS St Albans la Constanța**

Cea mai modernă fregată britanică de tip 23, HMS St Alban, ultima intrată în serviciu în anul 2002 din cele 16 existente în Royal Navy, s-a aflat în perioada 10-15 martie la Constanța.

Căpitan ing. **Mihai EGOROV**

Vizita fregatei britanice a reprezentat o ocazie ideală pentru un schimb de experiență între cele două marine militare, având în vedere că fregatele de tip 22, *Regele Ferdinand* și *Regina Maria*, au fost achiziționate de România din Marea Britanie, acolo unde echipajele acestora au parcurs și o perioadă de pregătire.

Programul vizitei a fost unul dens. Astfel, vineri, 10 martie, la scurt timp după acostarea navei la dana pasageri a portului Constanța, comandantul fregatei britanice, căpitan-comandorul Steve Dainton a fost primit, la Comandamentul Operațional Naval, de contraamiralul de flotilă Neculai Surlă. În cadrul întâlnirii au fost abordate aspecte privind clasa de nave din care face parte *St Albans*, misiunile acesteia, aspecte privind modul de folosire a fregatelor tip 22 achiziționate de România din Marea Britanie, exercițiile pe care fregata *HMS St Albans* urma să le desfășoare în comun cu fregatele *Regele Ferdinand* și *Regina Maria*, precum și oportunitatea pregătirii în comun a grupelor de boarding.

Pe timpul celor cinci zile de staționare în port, la bordul fregatei *HMS St Albans*, s-au desfășurat demonstrații de folosire a echipamentului precum și ateliere la care au participat membri ai echipajelor fregatelor *Regele Ferdinand* și *Regina Maria*. Locotenent comandor Fănel Rădulescu, șeful operațiilor pe fregata *Regina Maria*:

„O parte din echipajul navei a fost implicat în ateliere pentru pregătirea exercițiilor desfășurate apoi pe mare. Au avut loc ședințe de lucru privind modul de pregătire, instruire și promovare a militarilor angajați pe bază de contract pentru a-i motiva și a-i determina să-și îmbunătățească nivelul de cunoștințe. De asemenea, s-au desfășurat activități de pregătire a echipelor de boarding atât la cheu cât și pe mare, atât la bordul navei cât și la bordul fregatei britanice. Am executat exerciții demonstrative de luptă contra incendiilor, prin care am prezentat modul de lucru al

echipei de stins incendiul celor de pe „St Albans”. Marinarii britanici ne-au prezentat tehnica și aparatura de supraveghere a activității de boarding printr-un sistem de monitorizare a imaginilor digital și sistemul GPS prin care ambarcațiunea de boarding ține legătura cu nava.”

Programul vizitei informale a fregatei britanice în România a inclus și o zi dedicată distinșilor vizitatori. Desfășurată marți, 14 martie, la bordul navei, activitatea a fost onorată de prezența secretarului de stat și șef al Departamentului pentru Armamente, Ioan Ion și a șefului Statului Major al Forțelor Navale, viceamiral dr. Gheorghe Marin. Pe puntea fregatei *HMS St Albans*, au mai fost prezenți, șeful Resurselor din SMFN, contraamiralul de flotilă Victor Barbu, ofițeri cu funcții de conducere din cadrul Statului Major al Forțelor Navale și Comandamentului Operațional Naval, precum și comandanții fregatelor *Regele Ferdinand* și *Regina Maria*. Navă puternică și versatilă, putând fi utilizată în mai multe scopuri și având capacitatea de a opera oriunde în lume, *HMS St Albans*, a fost creată în așa fel încât să poată îndeplini o mare varietate de misiuni, printre care război antisubmarin, operațiuni de embargo, acordarea de asistență în caz de dezastre și operațiuni de supraveghere. Similitudinile și deosebirile dintre fregatele tip 22 aflate în dotarea Forțelor Navale Române și fregata tip 23 *HMS St Albans*, elicopterul naval Lynx, echipamentele de navigație și comunicații de pe *HMS St Albans*, sistemul de propulsie al

Fregata *HMS St Albans* în timpul manevrei de acostare în portul Constanța.



Foto: Codruț Burdujan

navei, precum și modul de acțiune al grupeii de stins incendiul au fost subiecte de real interes pentru distinșii vizitatori.

Prezentarea navei pentru oficialități, desfășurată atât în hangar, cât și în compartimentele navei, a continuat cu una făcută pentru reprezentanții presei constănțene. Conferința de presă a fost onorată de prezența ambasadorului Regatului Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord în România, Excelența Sa domnul Quinton Quayle care, cu jovialitatea binecunoscută, a declarat: „*știu că fregata „St Albans” va face un exercițiu comun cu cele două fregate românești, „Regele Ferdinand” și „Regina Maria” și eu cred că va fi un exercițiu folositor, mai ales că marina are o importanță deosebită în România. Mă bucur că sunt aici și vă doresc mult succes.*”

Prezența, la bordul fregatei britanice, a reprezentanților Grupului Mass-Media al Forțelor Navale a contuit un bun prilej pentru un dialog cu căpitan-comandorul Steve Dainton, comandantul fregatei britanice, fost ofițer cu operațiile pe fregata *Regele Ferdinand*, fostă *Coventry*. „*Am fost, timp de 2 ani, ofițer cu operațiile la bordul fostei nave „Coventry”, actuala fregată „Regele Ferdinand”, o extraordinară navă a Marinei Regale Britanice. Având în vedere entuziasmul, mândria și profesionalismul de care au dat dovadă marinarii români, sunt sigur că a rămas aceeași navă minunată, chiar dacă acum se află în dotarea Forțelor Navale Române. Sunt onorat că am revăzut nava, deoarece am amintiri plăcute de la bordul ei. Aștept cu nerăbdare să o revăd, din nou pe mare, alături de fregata „Regina Maria”. Fregatele tip 22 au o siluetă inconfundabilă pe mare.*”

Aflată pentru prima dată în Marea Neagră, într-o escală spre Golf, unde va acționa în următoarele cinci luni, *HMS St Albans* și-a încheiat vizita în portul Constanța, miercuri 15 martie, când a executat un antrenament pe mare, în comun cu fregatele *Regele Ferdinand* și *Regina Maria*. Antrenamentul a inclus exerciții de manevre și evoluții, exerciții de comunicații cu eclipsa, manevra de apropiere în cadrul exercițiului de re aprovizionare pe mare în care rolul de navă de re aprovizionare i-a revenit fregatei britanice. Chiar dacă condițiile meteo nu au fost dintre cele mai bune și marea a arătat că poate să fie și urâtă atunci când vrea, s-au executat manevre de zbor cu elicopterul Lynx ambarcat la bordul fregatei *St Albans*. Au fost făcute două tipuri de exerciții: un VERTREP și un WINCHING cu un membru al echipajului de pe fregata *Regina Maria* transferat pe calea aerului pe *St Albans*. Comandor Costel Tătaru, comandantul fregatei *Regina Maria*: „*Au fost o serie de exerciții complexe de re aprovizionare pe mare, comunicații, re aprovizionare pe verticală, manevre în formații și evoluții și alte exerciții care ne sunt necesare și ne vor*



DV Day la bordul HMS St Albans. Prezentarea navei.



Ceremonia coborârii pavilionului pe HMS St Albans. De la stânga la dreapta: Col. Anthony Beattie, atașatul apărării la ambasada britanică la București, Vam.dr. Gheorghe Marin, șeful SMFN, Ioan Ion secretarul de stat și șef al Departamentului pentru Armamente, Cam.fl. Victor Barbu, Șeful Resurselor din SMFN, Excelența Sa Quinton Quayle, ambasadorul Regatului Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord în România și cpt.cdor. Steve Dainton, comandantul navei.

fi necesare pe timpul participării la operația Active Endeavour. Împreună cu fregata britanică „St Albans” și fregata „Regele Ferdinand” am desfășurat și exerciții de interogare și control la bordul navelor suspecte.”

Echipajul fregatei *Regina Maria* folosește fiecare oportunitate de antrenament cu nave străine pentru a alege cele mai bune metode de pregătire. Și, prezența fregatei *HMS St Albans* la Constanța a reprezentat o nouă oportunitate în acest sens. ■



Foto: Bogdan Dinu



Foto: Bogdan Dinu

JEAN BART

Un „corsar” francez în Marea Neagră

Între 4 și 8 aprilie fregata antiaeriană franceză *Jean Bart* (D 615) a efectuat o vizită în portul Constanța. Escala a fost completată și de vizita în România a prefectului maritim al Mediteranei franceze, viceamiralul Jean-Marie Van Huffel, prezent, alături de Excelența Sa, domnul Herve Bolot, ambasadorul Franței la București, la bordul navei franceze. În ultima zi a escalei, fregata *Jean Bart* a efectuat, timp de o zi, exerciții navale cu fregatele românești Tip 22, *Regele Ferdinand* (F 221) și *Regina Maria* (F 222). Locotenent-comandorul Fănel Rădulescu, șeful operațiilor de pe fregata *Regina Maria* a rămas la bordul fregatei franceze pentru un schimb de experiență, până la Odessa, de unde a revenit în țară.

Text și foto:
Bogdan DINU

Orice vizită a unei nave militare franceze la Constanța – chiar dacă este anunțată ca fiind „informală” – capătă, oricum, dimensiuni oficiale și chiar „naționale”. Așa s-a întâmplat și în cazul fregatei antiaeriene *Jean Bart* (D 615), care între 4 și 8 aprilie a efectuat o escală la Constanța. Aflată într-o misiune de patrulare maritimă, sub comandă franceză, în Marea Mediterană și în Marea Neagră, fregata (a doua din clasa sa, F 70 antiaeriană, după *Cassard* (D 614) și al optulea bastiment din marina militară franceză care poartă numele corsarului francez), mai precis echipajul acesteia, a fost angrenat în mai multe activități desfășurate cu Alianța Franceză, vizite protocolare la Comandamentul Operațional Naval și la alte instituții și unități ale Forțelor Navale Române, precum și depuneri de coroane de flori la monumentul soldaților francezi din Cimitirul Central. De menționat și prezența la Constanța a Excelenței Sale, domnul Herve Bolot, ambasadorul Republicii Franceze la București și a viceamiralului Jean-Marie Van Huffel, prefectul maritim al Mediteranei franceze.

Pentru Forțele Navale Române cea mai importantă a fost însă ziua de 8 aprilie, când fregata antiaeriană *Jean Bart* a efectuat timp de 12 ore exerciții comune în Marea Neagră cu fregatele Tip 22 ale Forțelor Navale Române. Cu alte cuvinte un „corsar” francez a evoluat în compania componentei

„regale” a Forțelor Navale Române. Nu mai insistăm asupra tipurilor de exerciții derulate, deoarece ele sunt aceleași de fiecare dată. În plus, de data aceasta s-a derulat și un PHOTEX (exercițiu de fotografiere aeriană) cu elicopterul Panther de la bordul fregatei franceze, la care a participat și echipa Grupului Mass-Media al Forțelor Navale. Din păcate, dacă în planul fotografiilor am reușit să ne descurcăm onorabil (chiar dacă Forțele Navale Române nu au nici un fotograf

Premier maître Eric Picard, scafandru de la bordul elicopterului Panther în timpul recuperării după exercițiul de WINCHING desfășurat pe fregata *Regina Maria*.



Foto: Jean Bart

în ștat), imaginile video au fost pierdute iar eforturile colegului Cristian Spătariu și ale echipajului elicopterului nu au avut finalitatea dorită. Lipsa unui echipament profesional, transformă orice misiune a redacției într-o loterie cu final neașteptat. Lucru constatat de altfel și de către echipajul francez care, apelând la o ironie fină, nu a scăpat ocazia de a desemna camera noastră video (veche și pe care nici măcar amatorii nu o mai folosesc) în toate conversațiile cu termenul „le petit camera”. Revenind însă la exerciții, mai precizăm faptul că ele au fost conduse de fregata *Regina Maria* (F 222). Tot în aceste exerciții s-a înregistrat și prima apunțare a unui elicopter (din păcate nu a unui românesc) la bordul fregatei *Regina Maria* de când aceasta a intrat în serviciul Forțelor Navale Române.

Am fost prezenți timp de 12 ore pe fregata *Jean Bart* astfel încât am putut avea o „perspectivă franceză” asupra întregii zile de exerciții. Am remarcat momentele inedite, cum ar fi salutul cu trompeta al navelor participante, ca și disponibilitatea totală a întregului echipaj față de solicitările presei militare. Astfel, am putut urmări exercițiul de boarding de pe fregata *Regina Maria*, prin transferul repetat, de la o navă la alta cu RHIB-ul (uneori atât de greu de pus în practică la navele noastre în lipsa aprobărilor „eșaloanelor superioare”) sau participarea la PHOTEX, chiar dacă vremea nu a ținut cu noi. Cele trei fregate

au executat exercițiile cunoscute, cu ale căror acronime cititorii noștri s-au familiarizat deja: MISCEX, SURFEX, RAS, VERTREP și lista poate continua.

Din nou despre boarding

Am lăsat la urmă exercițiul de boarding unde am sesizat existența unor diferențe. De data aceasta boardingul s-a executat de către

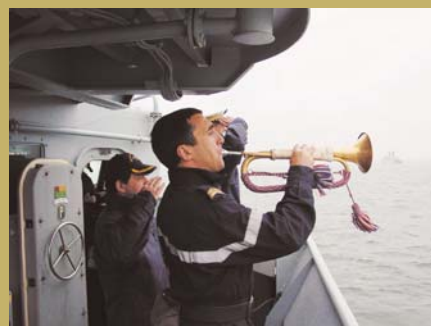
Foto: Valentin Iacoblev



Echipa Grupului Mass-Media în dialog cu lt. Quentin Vieux Rochas, comandantul echipei de boarding.

glonț). În discuțiile pe care le-am avut cu șeful echipei de boarding, locotenentul Quentin Vieux Rochas, dar și cu alți ofițeri francezi, aceștia au căutat să mă convingă de riscul scăzut al unor astfel de acțiuni, comparându-le cu activitatea polițiștilor rutieri de pe autostradă care, nici ei, nu poartă veste antiglonț. Îi credem pe cuvânt, deși avem unele rezerve. În Marina Militară franceză pentru controlul navelor suspecte considerate necooperante sunt folosite comandourile marinei (Jaubert, Trepel, Hubert), echipate și instruite adecvat. Nu este o idee nouă, am constatat că la fel se petrec lucrurile și în Royal Navy (în timpul misiunilor au la bord, dacă este necesar, o echipă de infanteriști marini), iar ideea este studiată și în Forțele Navale române. De altfel, la bordul fregatei *Regele Ferdinand*, pe timpul ieșirii în mare din luna aprilie, s-au aflat și doi ofițeri și un subofițer de la Batalionul de Infanterie Marină, care au și participat la boardingul de pe *USS Porter (DDG 78)*, tocmai în perspectiva posibilei treceri a acestor misiuni, Batalionului de Infanterie Marină.

Nu am putut să nu remarcăm și gradul ridicat de confort de la bordul lui *Jean Bart*, nivelul de viață și civilizație. De la elegantul careu la locul de luat masa sau de la accesul nelimitat la Internet pentru întreg echipajul



Salutul cu trompeta



Apuntarea elicopterului Panther



Urcarea echipei de boarding franceză pe fregata Regina Maria



Foto: Jean Bart

Aspect din timpul exercițiului de PHOTEX.

francezi pe fregata *Regina Maria*. Urcarea echipei de boarding s-a făcut pe la puntea centru și nu pe la pupa, aproape ca în cazul unei nave comerciale cu bordaj înalt. De aici încep însă diferențele. În viziunea francezilor echipa de boarding (sau echipa de vizitare, cum o numesc ei) are mai mult atribuții de poliție maritimă și acționează exclusiv în cazul navelor cooperante declarate ca atare. În consecință, membrii echipei nu poartă căști de protecție balistică (ceea ce purtau se apropie mai mult de căștile pe care le poartă alpinștii), nu poartă veste antiglonț, nu au în dotare pistoale-mitralieră și au costume de protecție împotriva apei foarte subțiri, dar eficace. Rezultatul: reducerea greutatei echipamentului cu aproximativ 25 de kilograme și creșterea considerabilă a mobilității. Utilizează puști cu pompă calibrul 12 mm de producție italiană și îmbunătățite în Franța, astfel încât, să primească un încărcător de 15 cartușe (primele trei de cauciuc, următoarele 12 cu



Biblioteca vechiului crucișător Jean Bart din careul ofițeri.

la cărțile legate în piele din biblioteca vechiului crucișător *Jean Bart*. Cel mai bine le-a constatat locotenent-comandorul Fănel Rădulescu, șeful operațiilor de pe fregata *Regina Maria*, care a rămas la bord într-un schimb de experiență până la Odessa. Aflați cu ce impresii s-a întors din paginile următoare în care vă propunem un interviu în oglindă cu comandorul Pascal Ausseur și locotenent-comandorul Fănel Rădulescu.



Careul ofițeri de pe fregata Jean Bart



„A existat un singur echipaj”

Interviu cu locotenent-comandorul Fănel Rădulescu, șeful operațiilor de pe fregata *Regina Maria*, ambarcat temporar pe fregata franceză *Jean Bart*

Cum ați ajuns la bordul fregatei Jean Bart? Inițial, ambarcarea la bordul lui *Jean Bart* era prevăzută pentru șeful operațiilor de pe fregata *Regele Ferdinand*. Prezența mea a fost stabilită prin discuțiile de cooperare cu partea franceză la nivelul Statului Major al Forțelor Navale. **Ce ați făcut în cele patru zile?** Practic, am trecut de la activitatea de pregătire a exercițiilor, de planificare, work-shop-urile care s-au desfășurat și unde s-au pus bazele cooperării la partea efectivă de antrenament pe mare cu exercițiile respective, la partea în care am fost la bordul navei, unde a avut loc, în ce mă privește, o consolidare a cunoștințelor deja dobândite și o îmbogățire a lor cu aspecte care mi-au fost predate la curs, dar pe care nu le-am văzut desfășurându-se real la bordul navei, deoarece noi nu avem încă dotarea necesară. **Concret?** Beneficiind de sprijinul și cooperarea întregului echipaj am luat parte la toate activitățile planificate. Nu am avut timp de odihnă decât două-trei ore pe noapte, pentru a putea fi prezent la activitățile care se desfășurau preponderent pe comanda de navigație, cu accent pe lupta pentru vitalitatea navei, ale planificării și executării zborurilor cu elicopterul, a recuperării omului căzut în apă. La tot ce am solicitat să mi se arate partea franceză a planificat și executat, indiferent că era vorba de exerciții de supraveghere a situației aeriene de suprafață sau submarine (mai puțin), boarding-ul sau alte exerciții care ne-ar ajuta pe noi în pregătirea misiunii Active Endeavour. De exemplu, într-o noapte au interceptat o navă care nu-și pomise AIS-ul (un sistem radar de navigație prin care toate navele comerciale trebuie să-l aibă la bord și care furnizează informații complete despre navă – ultima escală, proprietarul, destinația), nu a colaborat, s-a trecut la procedurile de interogare în apele internaționale conform convenției de la Geneva care permite navelor militare să treacă la procedurile de interogare a navelor suspecte de trafic de persoane. În momentul în care a văzut că este interogată și-a deschis AIS-ul și s-a îndreptat spre apele teritoriale ale Ucrainei. Pe parcurs s-a observat că a aruncat ceva de la bord, nava a interceptat și a executat procedura de recuperare a ceea ce fusese aruncat de la bord, prin procedurile de marcare și recuperare. Obiectul aruncat s-a dovedit a fi o simplă sticlă goală, dar a fost găsită și a doua zi a fost organizat un briefing

în care a fost prezentat echipajului întreaga procedură, ce s-a întâmplat noaptea, ce măsuri a luat comandantul. Evident, pe baza filmărilor se știa ce fusese aruncat de la bord și se putea identifica chiar și persoana în cauză. **Cum a fost o zi tipică pentru dumneavoastră la bordul navei Jean Bart?** În principal, participam la toate briefingurile de pe navă și asistam la exercițiile în desfășurare. Dacă nu eram

geografie, istorie, tehnică, cultură. Dintr-o astfel de discuție francezii mi-au spus că ar fi mai interesați pe viitor să li se ofere, în cadrul vizitelor oficiale în România, programe de vizitare și divertisment adecvate. Pe ei îi interesau de exemplu și erau amatori de situri istorice, muzee, istoria țării respective, lucruri mai interesante decât să se plimbe prin stațiuni, plimbare pe care o pot face și singuri dacă timpul le



mulțumit pentru că nu prinsesem exercițiul în ansamblu, mi se oferea posibilitatea ca la următorul exercițiu să pot participa din nou. Am făcut câte un cart pe noapte astfel încât să fiu prezent pe perioada unui cart întreg în comanda de navigație sau în centrul de conducere a luptei, având libertatea de mișcare. În general, mergeam pe firul exercițiilor, nu aveam un loc fix de staționare. Am avut exact timpul liber de care dispunea fiecare membru al echipajului. În plus, ei aveau o perioadă de odihnă pe timpul zilei de circa o oră, în afară de cei implicați în exerciții, de care eu nu am avut parte, pentru că nu am vrut și nu pentru că aș fi fost constrâns. Am servit masa la careul comandantului. După masă, la cafea, se dezbăteau problemele care nu fuseseră rezolvate sau discuții pe teme diverse, viața din România sau din Franța, aspecte culturale. Există acolo o bibliotecă impresionantă cu cărți din toate domeniile:

permite. Sunt interesați de cultură în general. Practic, după ora nouă eram liber să mă odihnesc. Dar nu prea am profitat. La ei centrul de conducere a luptei era pregătit în permanență pentru orice tip de acțiune. Nu erau în stare de alertă permanentă, dar aveau numărul exact de posturi care să fie schimbate din patru în patru ore. **Care au fost impresiile francezilor despre exercițiile comune desfășurate cu fregatele noastre?** Chiar vreau să precizez că discuțiile cu ofițerii francezi de la bord au fost cât se poate de deschise. Nu se așteptau ca navele noastre să fie atât de bine pregătite. Concluzia comandantului navei și a ofițerilor a fost că echipajele navelor noastre sunt foarte bine pregătite. Desigur, nu este părerea unor evaluatori, ci a unor parteneri, care aveau anumite așteptări de la aceste exerciții iar rezultatele le-au
(continuare în pag. 12)

„Important este să lucrăm unii cu alții cât mai eficace posibil”

Interviu cu comandorul Pascal Ausseur, comandantul fregatei *Jean Bart*

Care este legătura dintre vizita viceamiralului Jean-Marie Van Huffel, prefectul maritim al Mediteranei franceze și esca la navei dumneavoastră la Constanța? Este vorba de colaborare și cooperare. Am fost invitați aici de Forțele Navale Române pentru câteva zile, avem multe activități comune, numeroși marinari români au venit la bord și am

atunci când este vorba de un amiral este totdeauna o vizită oficială. Cred că la București s-a întâlnit cu ministrul apărării naționale, cu conducerea Statului Major al Forțelor Navale, cu autoritățile locale din Constanța. **Credeți că instituția prefecturii maritime ar putea funcționa și în România? De ce în Franța prefectul maritim, și sunt în număr de trei,**

acțiune acționată în consecință. Adică, cum e și cazul Franței, înființați o singură autoritate, care să dispună și de mijloace militare, administrative și de poliție maritimă de natură să asigure integral acțiunea statului pe mare. De ce nu se află un civil în fruntea acestui organism? Trebuie să ținem cont de faptul că domeniul maritim este unul particular, special, care nu seamănă cu nici un altul, iar cel care conduce trebuie să cunoască perfect domeniul maritim. Ca și în România probabil, în Franța instituția care cunoaște cel mai bine domeniul maritim este marina militară. Viceamiralul Van Huffel se află în marină și pe mare de 30 de ani și este amiralul cel mai indicat să coordoneze acțiunile diferitelor administrații pe mare. **Prefectul maritim poate solicita intervenția diferitelor instituții, dar în același timp nu dispune de mijloace proprii?** O să vă ofer un răspuns concret. În urmă cu câteva luni, Franța a organizat la Nisa întâlnirea miniștrilor apărării din NATO. Fregata antiaeriană *Jean Bart*, eu personal, a primit misiunea asigurării securității maritime a întâlnirii. Am avut în subordine navele marinei militare, o navă de patrulare a vămii, navele jandarmeriei, ale poliției, comandourile marinei. Toate erau în subordinea mea, eu eram în subordinea viceamiralului Van Huffel care era subordonat primului ministru. Aveam în subordine nave și oameni din instituții diferite și nu eram nici polițist, nici vameș și nici jandarm, dar am coordonat toate aceste forțe. Marina militară are experiența necesară coordonării tuturor acestor mijloace pentru a oferi eficiență acțiunii statului pe mare. Nu am dreptul și nici nu mă pot amesteca în organizarea Forțelor Navale Române și a României privind oportunitatea existenței instituției prefectului maritim în general, dar cred că în cazul Franței, care are voința să-și asigure securitatea pe mare și care nu dorește să-și multiplifice mijloacele în mod

Foto: Leonard Mocanu



discutat la modul concret, tehnic, modul în care ne facem unii și alții meseria, am făcut același lucru și la bordul fregatei *Regina Maria* și am continuat această colaborare și în cele 24 de ore petrecute pe mare. Colaborarea dintre marinele noastre este în creștere, iar esca noastră aici nu face decât să o consolideze. Viceamiralul Van Huffel, care este comandantul șef al Mediteranei franceze, a profitat de vizita sa în România pentru a ajunge și aici, tocmai pentru a sublinia cooperarea dintre cele două marine și de a identifica noi forme de colaborare. **Este o vizită oficială a viceamiralului Van Huffel?** Nu este ceea ce numim o vizită oficială și cu atât mai puțin una națională. Este o vizită a unei nave militare franceze dar, pe de altă parte,

sunt amirali? Până la urmă este o funcție politică, militară sau administrativă? Cred că este puțin din toate trei. Este o funcție și o instituție cu o organizare cu totul specială și care ne dă satisfacție deplină. Aveți dreptate. Există în domeniul maritim trei domenii de acțiune: militar, de protecție a teritoriului, administrativ, și al aplicării legislației maritime de către poliția maritimă. Dacă sunteți o țară extrem de bogată și puternică, cu mijloacele necesare, ați putea acționa separat în toate cele trei domenii, cu trei organizații diferite, redundante: ați avea fregate pentru partea militară, fregate pentru poliția maritimă și oameni care să se ocupe de partea administrativă. Dacă nu sunteți atât de bogați și doriți comasarea tuturor acestor domenii de

(continuare în pag. 13)

depășit cu mult așteptările. Nivelul de pregătire dobândit în Marea Britanie a fost recunoscut la cel mai înalt nivel. Au recunoscut că standardul a fost implementat ca atare, corespunde nivelului actual de înzestrare, au fost încântați de nivelul nostru de profesionalism, inclusiv ofițerii lor care au fost la bordul navelor noastre și speră într-o colaborare viitoare mai complexă, pentru că echipajul poate. **A fost ceva care nu ți-a plăcut la bord?** Privind în ansamblu, nu am întâlnit lucruri care să nu-mi placă. De ce spun asta? Am participat la toate briefingurile și nu m-am simțit lăsat de-o parte niciodată. Chiar am avut o discuție în care am fost rugat să-mi spun părerea despre situația din Republica Moldova pentru că doreau să cunoască și versiunea noastră (conflictul transnistrean, apartenența istorică a Moldovei, geneza noastră în general). Ceea ce m-a uimit și aș vrea să implementez și la noi este faptul că nivelul de informare este extrem de avansat la ei. Au acces la Internet nelimitat, dar nu îl folosesc doar pentru a expedia mail-uri, ci și pentru documentare. În momentul în care ofițerul responsabil cu o anumită prezentare are ceva de prezentat, mai ales cu substrat istoric sau nuanțe politice evidente, mai sensibile, se documentează foarte profund. Revenind, după discuție mi-au spus că au fost încântați că nu am folosit un mod de prezentare subiectiv, ca român, și apoi mi-au arătat materialul lor care fusese prezentat prin sistemul de televiziune cu circuit închis al navei. Prin acest sistem, de două-trei ori pe săptămână anumite persoane din echipaj primesc misiunea să realizeze un fel de emisiune de televiziune, interactivă, la care participă toată lumea, din toate careurile navei, din care sună, fie pentru a răspunde la întrebările concursului, pe diferite teme, fie pentru a-și spune punctul de vedere. Timp de două-trei ore emisiunea reușește să înglobeze și partea de divertisment, și partea de informare care se realizează mai ușor prin această modalitate. Dar, repet, se

dezbate și teme foarte serioase. Eu am participat chiar la emisiunea care s-a desfășurat înainte de a ajunge la Odessa. S-a făcut un bilanț al lucrurilor frumoase pe care le-au văzut în România, au abordat și unele aspecte mai puțin plăcute ale vizitei („umflarea” notei de plată într-un club și disputa cu ospătarii). **Avem lucruri de învățat de la francezi?** Da. În principal vreau să mă refer la integrarea echipajului și modul de lucru, care este foarte fluid, are o continuitate și o flexibilitate extraordinară, nu există niciun fel de tensiuni între ei, fiecare știe ce are de făcut. Este cert că lucrul acesta se întâmplă în ani de lucru pentru că ei au experiență îndelungată. Pe de altă parte îi ajută și tehnica. Desigur, ei nu au departament de mentenanță, operatorul este și meintener, și ei mi-au spus că este un pic dificil pentru că încarcă mult activitatea și ar fi bine separarea celor două activități, dar pentru a echilibra balanța, ei au pe navă experți pe ramură (armament, senzori) ofițeri, care monitorizează activitatea și desemnează personalul care să intervină pentru remedierea defecțiunilor. Sunt diferențe esențiale ca organizare dar nu sunt diferențe în proceduri și rezultatele obținute, ceea ce ne-a și ajutat să ne înțelegem foarte bine. **Ce impresii ai legate de domeniul tău, operațiile?** Pe partea de operații, personalul pe care îl au și repartizarea pe posturi sunt ideale pentru ei. Totodată, navigația este înglobată operațiilor, cu alte cuvinte ofițerii de operații sunt și ofițeri de cart. Practic, inițial ofițerii de operații au fost ofițeri cu navigația, din timp în timp ei sunt dedicați pentru operații o parte și se ocupă numai ca ofițeri principali cu lupta. Alții, care nu au mai făcut de mult timp navigație, reintră la cart pe comanda de navigație pentru a nu-și pierde abilitățile. **Care e nivelul de viață și civilizație la bord?** La ei masa este un moment de relaxare, de reflecție, mâncarea nu este pusă pe masă, ci aranjată, la toate nivelurile nu doar la comandant, deoarece am fost invitat să iau

masa și cu ofițerii inferioari și cu maiștrii și militarii angajați cu contract. Practic, masa nu se servește, este un ritual. Chiar dacă nu necesită foarte mult timp, de exemplu pentru militarii angajați se servește la bandă la fel ca la noi, dar există respectul pentru momentul servitului mesei și tradiție. Masa este un moment în care echipajul se relaxează. După masă există un moment de respiro care se desfășoară în spațiul de recreere, separat de cel pentru luat masa, dar în vecinătatea lui, se servește o cafea, un suc, o bere dacă este permis în momentul respectiv, și unde se discută orice fel de probleme. Unii utilizează internetul sau se documentează și în general este un moment extraordinar de relaxant urmat de acele 45 de minute sau o oră în care se pot odihni după masa de prânz. **Sunt buni marinari?** Nu pot să mă pronunț pentru că nu am fost un observator la bord, ci am fost asimilat ca parte din echipaj. Dețin tradiții marinărești pe care știu să le aplice foarte riguros și totodată, ceea ce este foarte onorant pentru navă și echipaj, știu să utilizeze la maxim toate facilitățile pe care le oferă tehnica pe care o au în dotare. Sunt foarte buni profesioniști și creează o atmosferă extraordinară de relaxantă chiar și în condiții de stres. Ceea ce mi-a plăcut și ceea ce este ideal din punctul meu de vedere este că, nu există la bord persoană care a greșit ceva, ci este o persoană care a executat într-un anumit fel o activitate care poate fi perfectată. Nimeni nu este criticat aspru sau pedepsit ci se face un consiliu în care toți încearcă să găsească o soluție ca acel lucru să nu se mai repete. Sau, dacă, s-a întâmplat și a avut un rezultat bun, acel element este implementat ca regulă pentru activitățile viitoare. Totul este foarte relaxat și direcționat către a învăța ceva, către a îmbunătăți ceva care merge foarte bine de altfel. **Încheierea?** Am beneficiat la bord de o mare flexibilitate din partea echipajului francez, în sensul că au fost foarte deschiși să asculte și să analizeze și opinii care nu corespundeau standardului lor. A existat un singur echipaj. ■

Locotenent-comandorul Fănel Rădulescu, șeful operațiilor de pe fregata Regina Maria, surprins într-un schimb de opinii cu omologul său, căpitan-comandorul Jean Marc Le Quilicq.



Elicopterul Panther de pe fregata Jean Bart, în momentul primei apunări de când fregata Regina Maria a intrat în serviciu.



Foto: Cătălin Ovreiu

(continuare din pag. 11)

excesiv – pentru că nu are resursele financiare necesare – este un mijloc excelent de optimizare a acțiunii statului pe mare. **Care este scopul prezenței locotenent-comandorului Fănel Rădulescu la bord?** Cooperarea, descoperirea modului de lucru la bordul unei nave militare franceze. Fiecare marină are propria sa cultură și dacă vrem să devenim interoperabili, adică capabili să lucrăm toți împreună, și asta e important, trebuie să facem astfel de schimburi de oameni. Franța, ca și România sau Marea Britanie are propriul său mod de lucru. Important este să devenim interoperabili și să lucrăm unii cu alții cât mai eficace posibil. Cred că interesul este în primul rând al Marinei române care ne-a propus ca un ofițer român să petreacă câteva zile la bord pentru a vedea, la modul concret, care este organizarea pe o navă a Marinei Militare franceze, pentru a o putea compara, eventual, cu cea de tip britanic, pentru a vedea ce metode de lucru se pot adapta și în Forțele Navale române și care nu. **Cum decurge o zi tipică pe mare pentru dumneavoastră?** Unul din primele lucruri pe care îl fac dimineața este să mă întâlnesc cu toți adjuncții mei. Îi am pe comandantul secund, un adjunct pentru logistică, unul pentru personal, unul pentru operații și pentru că nava este foarte specializată, unul pentru sistemele de luptă. Sunt principalii mei adjuncți, se numesc în jargon „baronii”, și ne reunim pentru un sfert de oră sau chiar 30 de minute pentru a trece în revistă principalele probleme ale zilei și pentru a le da ordinele adecvate, chiar la micul dejun. Apoi merg în centrul de conducere

a luptei, care este inima navei și mă asigur că totul este în regulă, că oamenii care lucrează acolo sunt pe „fază”, sunt pe aceeași „lungime de undă” cu mine, pentru că această navă este una deosebită, este o fregată antiaeriană. Am căpătat acest obicei și îmi petrec mult timp în centrul de conducere a luptei, chiar și atunci când nu se desfășoară supravegherea aeriană, pentru a vedea ce se întâmplă, a remedia ceva, și pentru ca oamenii care lucrează acolo să înțeleagă ce aștept de la ei. Petrec o bună parte din timp acolo. Urmează o escală pe puntea de comandă și mi-am format obiceiul, ca o dată sau de ori pe zi, să străbat toată nava, de la prova la pupa, pentru că pe o astfel de navă, foarte specializată, fiecare își vede de treaba lui, trăiește în „turnul” său. Mă plimb pe navă și încerc să mă întâlnesc cu toți membrii echipajului, să discut cu ei, să îi ascult. Al treilea lucru pe care îl fac, și îmi impun să-l fac o dată pe zi, este să mă gândesc la viitor, adică la ceea ce se va întâmpla peste două luni, peste șase luni, peste doi ani pe această navă, să creionez o perspectivă pe termen mediu. Apoi, mai sunt activitățile curente, activitatea operațională, cum a fost la summit-ul de la Nisa unde timp de patru zile nu am părăsit centrul de conducere a luptei. Uneori lucrurile sunt mai calme. În fiecare an are loc o evaluare a întregului personal de la bord. Este o activitate care impune multă reflexie și care îți ia mult timp. **Ce părere aveți de fregatele Tip 22 achiziționate de Forțele Navale Române?** O părere foarte bună, chiar dacă nu le-am văzut acționând pe mare (interviul a fost

realizat înainte de exercițiile comune, n. n.). De fapt cunosc puțin fregata *Regina Maria*, deoarece anul trecut, în timpul misiunii din Atlantic am petrecut câteva zile în Marea Britanie pentru un stagiul de pregătire unde era și fregata dumneavoastră și am petrecut trei zile pe mare împreună. Cu siguranță sunt nave foarte bune dar care vor trebui modernizate, dotate cu noi echipamente. **De ce s-au construit doar două fregate din această clasă (F70 antiaeriană)?** Probabil pentru că nu au mai avut bani. Glumesc desigur. Marina Militară are un necesar de patru fregate antiaeriene. La momentul respectiv avea două fregate de tipul *Sufrene-Duquesne* și s-au construit două de tipul *Jean Bart-Cassard*. În prezent *Sufrene* este scoasă din serviciu, *Duquesne* va mai rămâne un an sau doi, până când va deveni operațională prima fregată *Horizont*. Navele de acest tip costă mult mai mult decât cele obișnuite deoarece sunt dotate cu mai multe sisteme de detecție, radare, rachete, sisteme de comunicație. **Francezii cunosc prea puțin despre propria marină. Care credeți că este explicația?** Franța nu este o țară maritimă. Franța este un paradox deoarece dispune de un litoral maritim imens, este al patrulea exportator din lume, are tot ce îi trebuie pentru a fi o țară maritimă, dar în cultura sa este o țară rurală. Suntem țărani și nu pescari sau negustori, toată istoria noastră militară este una defensivă și în mod tradițional față de celelalte arme marina este cel mai puțin cunoscută. Cred că în prezent, pentru prima oară în istoria ei, problemele de securitate ale Franței nu sunt cele legate de frontierele terestre ci de cele maritime. Cred că viitorul va schimba puțin această stare de lucruri. ■

Instantaneu din timpul exercițiului de boarding desfășurat la bordul fregatei *Regina Maria*.



Comandorul Pascal Ausseur pe puntea de comandă.



**Prezență navală americană
semnificativă în Marea Neagră**

USS PORTER: RUNDA A DOUA

12 ore de exerciții navale cu fregata Regele Ferdinand

Distrugătorul american USS Porter (DDG 78) a revenit în Marea Neagră pentru a doua oară în acest an, fără escală la Constanța, dar cu vizite în porturile Batumi din Georgia, Samsun (Turcia) și Varna (Bulgaria) și cu numeroase exerciții navale bilaterale cu marinele militare ale țărilor vizitate. Pe 5 aprilie, a doua zi după traversarea Strâmților, USS Porter s-a întâlnit cu fregata Regele Ferdinand (F 221) și timp de 12 ore s-au antrenat în comun în apele Mării Negre. La bordul lui USS Porter s-a aflat și comandorul Robert Lally, comandantul Grupului Naval de Luptă 67 și al Forțelor Maritime de Recunoaștere și Supraveghere din Flota a VI-a.

Text și foto:
Bogdan DINU

Importanța pe care Statele Unite ale Americii o acordă Mării Negre, văzută și ca o extensie a Mării Mediterane, este vizibilă și la nivelul de acțiune al U.S.Navy. Prezența unui distrugător american, de două ori în mai puțin de două luni în apele Mării Negre este semnificativă și mai puțin obișnuită. Asta, dacă la plecarea pentru o misiune de șase luni în Marea Mediterană, SSG-ul (Surface Strike Group) format din USS Porter (DDG 78) și USS Carr (FFG 52) (între timp acesta din urmă acționează pe coasta de vest a Africii, una din zonele de operații ale misiunii actuale) nu ar fi avut ca obiectiv clar susținerea misiunilor diplomatice americane din aceste țări, inclusiv prin dezvoltarea colaborării și cooperării cu marinele din țările riverane Mării Negre, indiferent dacă sunt sau nu membre ale Alianței. După ce în vizita anterioară, din luna februarie, USS Porter făcuse escală în Constanța (precedată și finalizată cu mai multe zile de exerciții comune pe mare cu fregatele Regele Ferdinand (F 221) și Regina Maria (F 222), despre care

am scris în numărul trecut al revistei), dar și în porturi din Ucraina și Federația Rusă, în luna aprilie, nava americană a revenit în Marea Neagră pentru o vizită de bune intenții și antrenamente comune cu marinele militare ale celorlalte țări riverane. Este vorba de Georgia (cu escală la Batumi), Bulgaria (Varna) și Turcia (Samsun).

Aproximativ în aceeași perioadă, între 3 și 17 aprilie, fregata Regele Ferdinand s-a aflat și ea în apele Mării Negre. În termeni specifici, misiunea a avut drept obiective pregătirea navei pentru participarea la misiuni naționale și NATO prin desfășurarea de exerciții în comun cu nave din subordinea Comandamentului Operațional Naval (CON). La toate acestea s-au adăugat exercițiile comune cu USS Porter și fregata antiaeriană franceză Jean Bart (D 615). De fapt, fregata Regele Ferdinand a executat exerciții și manevre cu majoritatea navelor din subordinea CON: corvetele Amiral Petre Bărbuneanu (260), Viceamiral Eugeniu Roșca (263), Contraamiral Horia Macellariu (265), nava școală Constanța (281), fregata Regina Maria (F 222), dragoarele maritime Lt. Lupu

Dinescu (25), Lt. Dimitrie Nicolescu (29) și puiorul de mine VAm. Constantin Bălescu (274).

Întâlnirea cu USS Porter a avut loc în dimineața zilei de 5 aprilie. După stabilirea comunicațiilor au urmat 12 ore de exerciții comune care au intrat deja în rutina marinarilor români. Ceea ce

Aspect din timpul exercițiului de bording
desfășurat la bordul USS Porter.



nu înseamnă că nu pot fi înregistrate și experiențe noi, de data aceasta legate de comunicațiile grupei de boarding, dificil de realizat pe timpul exercițiului desfășurat la bordul lui USS Porter. „În planul de achiziții al Forțelor Navale este prinsă și dotarea cu sisteme noi de comunicații. Noi am avut unele echipamente împrumutate de la Batalionul de Infanterie Marină, ne-au fost de folos, dar azi am mai învățat o lecție și anume că, utilizarea mijloacelor de comunicație pe care le avem în dotare în spații închise la bordul unei nave militare care posedă un certificat special privind atenuarea radiațiilor este dificilă și vom ține cont de această lecție pentru viitoarele misiuni” – ne-a declarat comandorul Sorin Learschi, comandantul fregatei Regele Ferdinand. După cum vă informam în numărul trecut al revistei noastre, au fost înaintate unele propuneri pentru acordarea unui spor membrilor echipei de boarding, toți voluntari. Ce s-a întâmplat? „Deocamdată nu am informații despre această aprobare. Noi am mai înaintat și o

altă propunere pentru acordarea de sporuri personalului care deservește operațiunile de apunțare-decolare sau cele de VERTREP. Rămâne de văzut care va fi decizia de completare a documentelor care reglementează aceste drepturi,” – ne-a declarat comandorul Sorin Learschi.

Nu a lipsit nici schimbul de echipaje. De data aceasta la bordul lui USS Porter a urcat (l-am reîntâlnit câteva zile mai târziu în aceeași ipostază și la bordul lui Jean Bart) locotenent-comandorul Viorel Bold, ofițerul logistic de pe fregata Regele Ferdinand. Schimbul de experiență a vizat de data aceasta, evident, domeniul logisticii. Locotenent-comandorul Viorel Bold: „Am discutat două probleme principale: una care ține de modalitatea asigurării logistice iar cea de a doua de luptă pentru vitalitatea navei. Dacă vorbim de sistemul logistic, diferențele sunt mari. Noi folosim agențiile internaționale, iar pentru ei principala sursă este sistemul logistic propriu, de la baze proprii sau ale NATO.” La ora când citiți aceste rânduri fregata Regele Ferdinand



se va afla din nou pe mare în ultima parte a lunii mai, unde va participa la exercițiul național LITORAL 2006, cu multe misiuni de foc și unde nava va ambarca și punctul de comandă al aplicației. ■

Avioane de patrulare maritimă P3C Orion la baza militară de la Mihail Kogălniceanu

Comodorul Robert Lally, comandantul Forțelor Maritime de Recunoaștere și Supraveghere și al Grupului Naval de Luptă 67 (Task Force 67) din Flota a VI-a s-a aflat la bordul distrugătorului USS Porter pentru această misiune din Marea Neagră. Este a doua întâlnire cu Forțele Navale Române, după vizita oficială de la București și Constanța de la sfârșitul lunii ianuarie. Comodorul Robert Lally a efectuat o vizită la bordul fregatei Regele Ferdinand unde s-a întâlnit cu comandorul Sorin Learschi și a avut amabilitatea să ne răspundă la câteva întrebări, cât timp am fost ambarcat pe USS Porter. „Este un privilegiu pentru noi să lucrăm cu Forțele Navale Române. Prezența americană în Marea Neagră este una semnificativă. Personal, este a doua oară când colaborez cu Forțele Navale Române, dar U.S.Navy a avut numeroase alte activități comune în ultimele 18 luni și cred că această colaborare se va accelera în următorul an. Progresele realizate de Forțele Navale Române sunt extraordinare. Le-am observat, atât eu cât și alții, practic progresele sunt exponențiale și în toate domeniile: comunicații, operații, executarea manevrelor, planificarea – toate sunt mai eficiente și efective”.

Avioanele de patrulare maritimă vor fi bazate permanent la baza de la Mihail Kogălniceanu? „Este o întrebare bună. Patrularea maritimă este una din responsabilitățile mele și după cum cunoașteți, am mai trimis avioane P3C Orion în România pentru diferite exerciții. Pe acest subiect, colaborarea și implicarea noastră în România putem



spune, că se desfășoară pe două planuri: pe verticală și pe orizontală. Când spun pe verticală, mă refer la lanțul de comandă. Există deja o invitație verbală adresată viceamiralului dr. Gheorghe Marin, șeful Statului Major al Forțelor Navale Române, și îl așteptăm la Napoli pentru discuții la vârf cu staff-ul Flotei a VI-a. Când spun în plan orizontal mă refer la Task Force 67, adică la mine și la oamenii mei, cei

care suntem în măsură să furnizăm mijloacele necesare. Totul depinde de partea română. Dumneavoastră sunteți cei care trebuie să ne spuneți ce așteptați de la noi. De exemplu azi, fregata „Regele Ferdinand” este cea care conduce exercițiile. Revenind la P3C Orion, răspunsul este afirmativ, vor veni cu siguranță, până la sfârșitul anului, în misiune de rutină în frumoasa dumneavoastră bază de la Mihail Kogălniceanu, temporar sau permanent. Este interesant de menționat faptul că P3C Orion este un avion de patrulare maritimă care operează doar de pe uscat, iar în cazul de față, de la o bază a Forțelor Aeriene Române. În cazul Flotei a VI-a americane detașamentul de avioane P3C Orion este localizat în baza Sigonella din Sicilia. Dacă le vom detașa permanent în România? Chestiunea aceasta are viitor, este clar că vom putea opera și de la Mihail Kogălniceanu ca de pe oricare din bazele noastre de care dispunem în prezent, subiectul acesta va fi analizat, se află „pe masa” discuțiilor și cred că se va tranșa prin dialogul la nivel înalt care se derulează în prezent. Până atunci veți vedea cu siguranță avioane P3C Orion în exerciții bilaterale cu Forțele Navale Române.” ■

Evaluare la final de etapă

„Costurile” unui FOARTE BINE

În perioada 28-30 martie la Divizionul 67 nave purtătoare de artilerie din Brăila s-a desfășurat evaluarea internă a nivelului de instruire în etapa de refacere pentru vedeta blindată *Rovine* și monitorul *Mihail Kogălniceanu*.



Text: Lt. col. ing. **Leonard MOCANU**
Foto: **Robert STOIAN**

Pentru cei care (încă) își imaginează că marina are program de opt ore pe zi, nu ne rămâne decât să infirmăm cu argumente această concepție. Atât la mare, cât și la fluviu, viața la bordul navelor militare „trepidează” 24 de ore din 24 de ore și asta nu numai datorită personalului de serviciu. Mai mereu există activități care „țin” oamenii peste program sau îi aduc la unitate dimineața devreme, când somnul e cel mai dulce, iar visele adevărate feerii. Timp de două zile, printre artileriști Divizionului 67 NPA, aveam să ne convingem, pentru a nu știu câta oară, de acest lucru.

Instrucția zilnică, ieșirile pe fluviu, antrenamentele de stat major, testările,

omologările, exercițiile de alarmare, toate fac parte din cotidian. Fiecare zi aduce o nouă provocare, fiecare lecție și antrenament diferă de cele anterioare prin ceva. Oamenii sunt în mare parte aceiași, dar și aici există probleme, pentru că nu puțini ofițeri și maiștri militari tineri sunt animați de dorința de plecare, dorință care are de-a face în mică măsură cu interesele unității. Ei pun prezența lor în garnizoanele de la Dunăre în primul rând pe seama hazardului și nu ca o rezultantă a modului în care au tratat pregătirea în Academia Navală sau Școala de Maiștri, timp de cinci și respectiv doi ani.

Am fost invitați să participăm la activitatea de evaluare internă a nivelului de instruire în perioada de refacere, menită

să certifice trecerea la etapa instrucției operaționale, în modulul de bază, pentru vedeta blindată *Rovine* și pentru monitorul *Mihail Kogălniceanu*. Activitățile au avut un grad ridicat de complexitate, iar „partea vizibilă a aisbergului” a fost reprezentată de tragerile de recepție cu unele categorii de armament, la care s-au executat lucrări de reparații cu mijloacele unității sau ale Centrului de Mentenanță Tehnică Specială.

Tragerile de recepție s-au desfășurat în proximitatea raionului de dislocare permanentă, ele constituind un prilej excelent pentru artileriștii de la fluviu de a reintra în atmosfera specifică tragerilor de luptă, atmosferă care le-a lipsit în ultimii doi ani, din cauza unor motive

strict independente de voința lor. Începute de dimineață, tragerile s-au „întins”, la cele două nave, până mult dincolo de terminarea programului „normal”, astfel că echipajele, dar și grupele de manevră și-au prelungit șederea și au decalat substanțial programul de masă. Dar cum „la război e...ca la război”, nimeni nu a crâcnit, asumându-și această „mică” derogare de program.

Pentru întreaga operațiune, căpitan-comandorul Petrică Coman, locțiitorul comandantului unității, s-a preocupat să creeze un cadru tactic adecvat, astfel încât activitățile să capete o tentă cât mai realistă. Beneficiind de sprijinul statului major al unității, a conceput o situație „croită” pe tipologia de amenințări „la modă” în acest moment: lupta împotriva terorismului, a amenințărilor asimetrice, combaterea acțiunilor de trafic de arme, droguri și carne vie. În acest sens, rolul unității în monitorizarea și controlul traficului naval în zona de responsabilitate este major, iar oamenii sunt pe deplin conștienți de acest lucru.

Bineînțeles, „teroriștii” nu puteau acționa decât la ore nepotrivite pentru oamenii cu program normal. Nu același lucru s-a întâmplat la Divizionul 67 NPA, unde ora 4.30 i-a găsit pe oameni într-o continuă agitație. *„Antrenamentul de mâine nu are drept obiectiv verificarea lanțurilor de înștiințare și punerea în aplicare a planurilor de prezentare la unitate. Am mai făcut și vom mai face aceasta. Mâine dimineață am nevoie de voi toți, pentru alte genuri de antrenamente. Doresc să abordez alte secvențe, iar prezența voastră la unitate este absolut necesară,”* – le-a spus locțiitorul comandantului subordonaților săi. Au fost solicitați să participe și cei peste 20 de cursanți la limbi străine din

unitate, detașați la Centrul Secundar de Limbi Străine Brăila. *„Absenți mulți, nave multe, griji multe,”* – și-a motivat căpitan-comandorul Coman rugămintea.

Într-adevăr, s-a abordat problema punerii în aplicare a planurilor de alertă teroristă, a planurilor de generare-regenerare resurse, a planurilor de cooperare cu alte unități, în special cu cele din dana militară sau Secția Logistică a Componentei Fluviale a CON.

Exercițiul a început cu o secvență de antrenare a militarilor pentru asigurarea completării cu personal, trecerea prin flux a unui număr de „rezerviști”, cu tot ce incumbă această activitate complexă, dar căreia se pare că „partea civilă” îi acordă o tot mai mică importanță.

Nici nu apucaseră bine efectivele să se acomodeze cu întinericul „orbitor”, că de dincolo de mal s-au declanșat semnele unor iminente atacuri ce vizau securitatea navelor, destabilizarea comenzii, producerea de pagube și de panică. Militarii din grupele de intervenție, dar și cei cu atribuții la punerea în aplicare a planurilor de alertă teroristă erau deja la post. Perfidul inamic s-a „insinuat”, la adăpostul întinericului, pe profilul malului și al sălcilor ale căror trunchiuri erau acoperite până la jumătate de apele revărsate, iar atunci când a fost în măsură, a deschis focul cu armament ușor.

Replica a fost pe cât de zgomotoasă, pe atât de eficace, canonada iscată producând „pierderi” însemnate ambarcațiunii cu teroriști, dar efectele s-au resimțit și pe puntea navelor, unele dintre compartimente ajungând pradă flăcărilor. Grupele de vitalitate ale navelor au trecut la limitarea proporțiilor incendiilor, s-a pus în aplicare planul de cooperare cu celelalte nave, în special cu nava de intervenție, iar urmarea a fost că în scurt

timp la bordul navelor domnea din nou liniștea. Pentru puțin timp însă, deoarece atacurile dinspre larg au reînceput, parcă mai virulente, stârnind și de această dată riposta hotărâtă de pe nave.

Și când totul părea a intra în calmul normal, iar echipajele se pregăteau pentru asigurarea completării plinurilor de carburanți, lubrifianti și muniții, atacul terorist a reînceput, de această dată dinspre mal. „Mascați”, bine înarmați și „garnisiți” cu încărcături explozive, au încercat penetrarea dispozitivului de securitate, dar s-au lovit de un baraj ferm de foc, care i-a determinat să renunțe. În urma schimburilor violente de focuri, mai mulți militari, dar și teroriști au avut de suferit răni mai ușoare sau mai grele, în joc intrând echipele medicale, care au acordat primul ajutor și au trecut la evacuarea răniților. Destăinuim aici că, pentru asigurarea veridicității imaginilor de televiziune, echipa redacției Grupului Mass-Media a „atentat” la rezervele de ketch-up ale unității.

Și când soarele începea să ne dea binețe, vedeta blindată *Rovine* pornea către raionul în care urma să execute tragerile de recepție cu mitralierele calibrul 14,5 mm. *„Cursanții la limbi străine, vă rog să mergeti și să vă vedeți de treabă. Punem tehnica în repaus cu cei prezenți. Dacă vă grăbiți, ajungeți fără probleme până la ora opt,”* – au fost „încurajările” locțiitorului comandantului.

La finalul activității, *„...în urma celor trei zile de evaluări practice și trageri de recepție, navele au fost apreciate cu calificativul foarte bine și au fost admise pentru etapa instrucției operaționale...”,* sună sec formularea din actele oficiale. Dar, ce se ascunde dincolo de aceasta, este greu de exprimat în cuvinte. ■

Respingerea atacului terorist dinspre apă, folosind mitraliera de 14,5 mm.



Tragerea de recepție cu instalația artileriească calibrul 100 mm.



S-a declanșat atacul terorist de pe uscat.

Certitudini și provocări „În instrucția efectivelor vom urmări două direcții principale: securitatea și performanța”

Interviu cu contraamiralul de flotilă dr. Cornel Mihai,
Șeful Instrucției și Doctrinei din Statul Major al Forțelor Navale

Lt. col. ing. **Leonard MOCANU**
Foto: **Codruț BURDUJAN**

- Domnule contraamiral de flotilă, sunteți șeful Instrucției și Doctrinei Forțelor Navale. Dacă pentru unii termenul de instrucție este destul de clar, cel de doctrină ar putea părea ambiguu. V-am ruga să detaliați, pentru cititorii revistei *Marina Română*, obiectul activității acestei structuri, una dintre cele a căror activitate o coordonați.

- Pentru a lămuri această terminologie, fac următoarele precizări: Doctrina pentru Operații a Forțelor Navale reprezintă un ansamblu de obiective, principii, norme, reguli și opțiuni privind folosirea Forțelor Navale pe timp de pace, în situații de criză și la război, pentru a răspunde eficient riscurilor, pericolelor, amenințărilor și agresiunilor de natură militară sau nemilitară la adresa securității naționale și regionale. Acest document dispune de o concepție coerentă și prospectivă, în concordanță cu statutul României de membru NATO și viitor membru al Uniunii Europene. Ținând cont de evoluțiile în plan geostrategic, ne preocupă perfecționarea și adaptarea acesteia prin valorificarea concluziilor ce rezultă din analiza fenomenului militar contemporan și a experienței acumulate. Serviciul Doctrină al SMFN este structura specializată care organizează și coordonează activitatea de elaborare a Doctrinei Forțelor Navale, a manualelor și actelor normative specifice, adaptarea și completarea ulterioară a acestora. Serviciul Doctrină are în coordonare activitatea editorială în Forțele Navale, activitatea de învățământ din Academia Navală „Mircea cel Bătrân”, Școala de Aplicație și Școala Militară de Maiștri a Forțelor Navale „Amiral Ion Murgescu”, activitatea de tradiții militare, cea muzeistică sau pe linie de heraldică, precum și activitățile cultural-educative, în general.

- Deși pentru unii noțiunea de instrucție se limitează la existența militarilor în termen, a trupei, este clar că nu e așa. Care este în prezent misiunea Serviciului Instrucție al SMFN?

- Este adevărat, doar sub aspectul că în sistemul militar elementele componente umane, printr-un proces complex de instruire, devin cu adevărat ceea ce îndeobște numim militari profesioniști. Pregătirea forțelor, ca proces prin care resursele umane, materiale și financiare sunt transformate în capacitate operațională, ocupă locul central în constituirea și menținerea unei forțe navale apte să satisfacă interesele



militare ale statului român. În acest sens, sistemul de instrucție a fost restructurat complet începând din acest an, au fost elaborate noi programe care permit standardizarea acestui proces, au fost implementate standarde și proceduri NATO. Ciclurile de instrucție au caracter multianual, de regulă 15-16 luni, activitățile fiind în continuare planificate pe durata unui an calendaristic (an bugetar) și nu încep la aceeași dată în toate structurile marinei, ci conform programării stabilite. Planurile de instrucție pentru aplicarea acestui ciclu au la bază eșalonarea pe etape: *refacere după misiune/mentenanță*, perioadă ce presupune refacerea echipajului,

cursuri, reparații, modernizări, etc; *instrucție operațională*, necesară atingerii nivelului de pregătire pentru îndeplinirea tuturor cerințelor misiunii; *gata de misiune/misiune*, perioada în care structura respectivă poate îndeplini misiunile cerute de nivelul operațional.

- **Ce elemente de noutate au apărut în procesul de instrucție din Forțele Navale?**

- Au fost implementate concepte noi, materializate în dispoziții de organizare, executare și evaluare a misiunilor pe mare și fluviu și în desfășurarea procesului de instrucție după Programele de Instrucție pentru Misiuni (PIM). Au fost elaborate PIM-uri pentru navele de suprafață și grupuri de nave, documente care înglobează misiunile, cerințele respective, activitățile standard de instrucție și evaluare, precum și alte informații importante pentru instrucția echipajelor. Acestea au fost organizate într-un sistem logic, astfel încât comandantul să poată determina cu suficientă precizie și ușurință ce instrucție trebuie să facă structura sa, pentru a putea să îndeplinească misiunea primită. Strategia privind instrucția operațională oferă calea pentru o instrucție la nivelul performanței cerute, prezentând activitățile de instrucție necesare, frecvența acestora, problemele de rezolvat și resursele avute la dispoziție. Rezultatul activității de instrucție se exprimă prin calitatea personalului și a structurilor din organica Forțelor Navale. Un element de noutate îl constituie și înființarea în cadrul Centrului de Informatică, Simulare și Evaluare a unui compartiment de pregătire prin simulare a structurilor din cadrul Forțelor Navale și a unui compartiment de evaluare cu un rol deosebit

de important și anume, evaluarea navelor la sfârșitul perioadei de instrucție operațională și admiterea lor pentru a intra în serviciul „Gata de luptă”. Pe baza experienței acumulate și adaptându-și corespunzător structura, Forțele Navale vor fi în măsură în perioada următoare (2007-2008) să execute instrucția și evaluarea componentelor sale la nivelul cerut de standardele de instrucție și evaluare NATO.

- Ce aduce nou în domeniul instrucției și doctrinei apariția Componentei Aeriene în Forțele Navale?

- Acestui domeniu, care a aparținut până acum exclusiv Forțelor Aeriene, i-am acordat o atenție deosebită. Simultan cu desfășurarea programului de dezvoltare și achiziție a elicopterelor, am trecut la o primă fază de instruire a personalului destinat acestui domeniu, respectiv selecția și școlarizarea personalului aeronautic (piloți, tehnicieni, controlori de trafic, etc.). Deja acești ofițeri și maiștri militari de marină parcurg diverse forme de pregătire în Forțele Aeriene. Marea încercare va fi, în opinia mea, începerea instrucției în zbor, la țarm și pe mare, pe care va trebui să o desfășurăm cu forțe și mijloace proprii. Și o vom face curând, odată cu intrarea în serviciu a primului elicopter. Pentru aceasta, pe lângă asigurarea pregătirii și a resurselor, va trebui să creăm și un cadru doctrinar corespunzător. În doar câteva luni trebuie să elaborăm concepțiile de instrucție în zbor, de întreținere a elicopterelor ambarcate, manualul de instrucție și alte acte normative. Tot ce vom face va urmări două direcții principale: securitatea și performanța.

- La ședința de analiza stării SMFN pe anul 2005, domnul viceamiral dr. Gheorghe Marin aprecia drept esențial pentru marină implementarea standardelor NATO. În ce stadiu ne aflăm în prezent și în ce măsură participarea la misiuni internaționale a ajutat acestui scop?

- Realizarea interoperabilității se sprijină pe trei categorii de factori: *factori cheie*, în care, fără atingerea unui anumit nivel, misiunea eșuează (doctrină și terminologie comune, convergența scopurilor și a obiectivelor, conectivitatea în domeniul formatului mesajelor, mentenanța și codificarea pieselor și a subsansamblelor); *factori favorizanți* (comunalitatea dotării, logisticii și procedurilor de operare) - importanți dar nu decisivi; *factori cu rol de validare și de ameliorare a interoperabilității* (instruirea, desfășurarea de exerciții în comun, lecțiile învățate și feed-back-ul). Activitățile



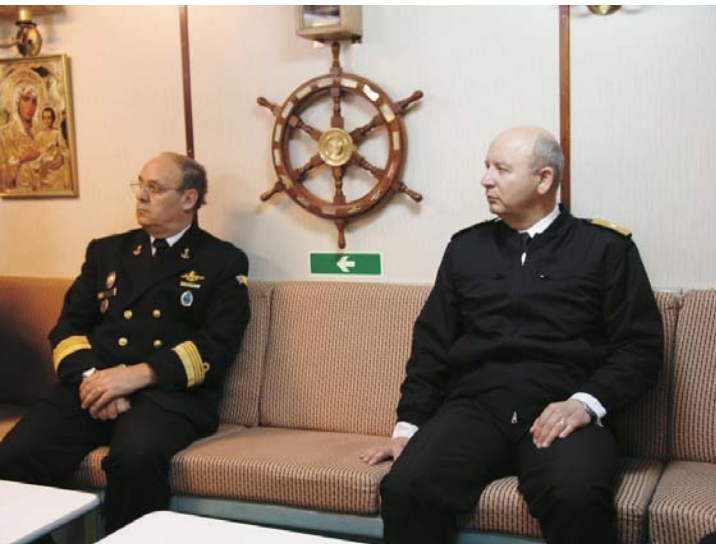
internaționale au avut pe de o parte rolul de validare a aspectelor însușite, pe de altă parte identificarea de noi cerințe și nevoi de standardizare pentru viitor. Procesul a debutat timid, la jumătatea anilor '90, dar a căpătat baze conceptuale, programatice și procedurale solide abia în a doua parte a anului 2004. De atunci și până acum SMFN a primit spre rezolvare, ca structură responsabilă, un număr de 106 acorduri de standardizare tip STANAG, din care au fost acceptate și finalizate 12. Cu titlu de

exemplu, pot aminti cazul fregatei *Regele Ferdinand*, care, pe timpul operației *Active Endeavour* a folosit efectiv în teatru un număr semnificativ de standarde și publicații NATO în original în limba engleză, deoarece acelea nu trecuseră încă prin procesul de acceptare și implementare națională. În plus, SMFN a contribuit la avizarea altor 142 de STANAG-uri din responsabilitatea altor structuri ale armatei.

- La începutul lunii martie a avut loc la Academia Navală „Mircea cel Bătrân” prima conferință doctrinară desfășurată în Forțele Navale. Ce argumente au stat la baza organizării unei astfel de manifestări și care au fost principalele concluzii care s-au desprins?

- Am planificat și desfășurat conferința doctrinară din următoarele considerente: 1. Mediul de securitate este supus continuu transformărilor, care se repercutează în strategiile de securitate ale statelor. De aceea este necesară și modificarea documentelor care reglementează, la un moment dat, activitatea categoriilor de forțe ale armatei. Procesul fiind laborios, la el trebuind să concure toți factorii de decizie; 2. Astfel de dezbateri au loc frecvent la nivelul Universității Naționale de Apărare și al celorlalte categorii de forțe armate; 3. Atragerea unui număr cât mai mare de ofițeri din structurile de comandă la activitatea de cercetare științifică în domeniul artei militare navale. În baza acestor considerente am organizat prima conferință doctrinară din Forțele Navale, pentru dezbaterile rolului și misiunilor acestora în

contextul geopolitic actual. Pot aprecia că întreaga manifestare a constituit un succes, participanții având numeroase propuneri, ce au fost luate în considerare. De asemenea, materialele prezentate constituie o bună bază de plecare pentru remodelarea locului și rolului Forțelor Navale. Discuțiile vor trebui să continue în cadrul unor întâlniri cu comandanții de unități. Ceea ce este foarte clar, nu ne vom opri aici, vom organiza alte conferințe doctrinare, la nivelul de



minimum două pe an, cu o participare mai largă din partea tuturor categoriilor de ofițeri (inclusiv ofițeri de marină în rezervă și ofițeri din celelalte categorii de forțe armate). Avem în proiect organizarea unei conferințe internaționale pe tema securității și stabilității în Marea Neagră.

- Ați reprezentat România la reuniunea sub-grupului de lucru privind forțele maritime ale Uniunii Europene. Care au fost principalele idei care au vizat România și iminenta integrare a țării noastre în Uniunea Europeană?

- Forțele Navale, ca de altfel întreaga societate românească, se pregătesc intens pentru integrarea în Uniunea Europeană. Am participat nu numai ca observator, ci ca factor activ în configurarea problematicilor stabilite de Statul Major al Uniunii Europene (EUMS). Nu s-a pus problema contribuției României sau a altor membri UE la acțiunile militare, în schimb s-au abordat conceptele și scenariile în care este posibil să fie angajate forțele armate ale Uniunii Europene. Au fost definite „Conceptul de Reacție Maritimă al UE” (EUMARC) și cerințele adresate Forțelor Navale, sub forma unui „catalog de cerințe”. Aceste clasificări sunt esențiale pentru Forțele Navale, întrucât prevăd cu claritate modul de cuantificare a capabilităților pe care le vom pune la dispoziția UE. Mai mult, analiza scenariilor în care ar putea fi angajate Forțele Navale ale UE, inclusiv ale României, constituie un îndrumar esențial în configurarea instrucției și a exercițiilor și ne definește cu claritate direcția de urmat.

- Învățământul de marină este, asemenea întregului învățământ superior românesc, într-un profund proces de transformare. Puteți face aprecieri privind rezultatele trecerii la noua structură a învățământului universitar, la aproape un an de la implementare?

- Asemenea întregului învățământ superior, învățământul de marină trece printr-o perioadă de transformare, menită să asigure compatibilitatea cu cerințele impuse pe plan internațional de Convenția de la Bologna. Începând cu anul universitar 2005-2006 s-a redus durata studiilor de la 5 la 4 ani, asemenea tuturor instituțiilor de învățământ superior tehnic. În elaborarea noilor documente de planificare a învățământului s-a plecat de la principiul participării directe și active a studenților la alegerea traiectoriei formative, printr-un proces de învățare menit să stimuleze gândirea și creativitatea, să asigure



absolvenților șanse reale în competiția de pe piața forței de muncă în domeniul naval și portuar. Suntem abia la începutul celui de-al doilea semestru de studii, după transformare, astfel că este prematur să apreciem cât de eficiente sunt aceste transformări, dar premisele sunt încurajatoare.

- Cum răspunde Academia Navală „Mircea cel Bătrân” cerințelor Uniunii Europene?

- Întregul proces de învățământ se desfășoară cu respectarea cerințelor impuse de Organizația

Maritimă Internațională. Prin urmare, este asigurată formarea ofițerilor de marină în concordanță cu cerințele existente pe plan mondial, inclusiv în Uniunea Europeană, fapt confirmat de Autoritatea Navală Română, dar și de aprecierile pe care numeroasele companii de navigație le formulează în privința absolvenților noștri. În aceeași ordine de idei, trebuie menționat faptul că Academia Navală „Mircea cel Bătrân” s-ar putea număra printre primele instituții de învățământ superior din țara noastră cu recunoaștere pe plan european. Recent s-a desfășurat o auditare a instituției, efectuată de o comisie de experți ai Agenției Europene de Siguranță Maritimă, condusă de domnul Antonio Hevia Rodriguez. Rezultatele au fost încurajatoare, membrii comisiei de evaluare apreciind în mod deosebit atât competența și profesionalismul corpului profesoral, cât și baza materială pusă la dispoziția desfășurării pregătirii personalului navigant, la nivelul exigențelor și standardelor existente în prezent pe plan internațional. Suntem în așteptarea Raportului final al comisiei, care sperăm să confirme „identitatea” europeană a instituției noastre de învățământ.

- De curând Grupul Mass-Media a avut onoarea de a vă avea oaspete la redacție. Cum apreciați condițiile de lucru, rezultatele și viitorul Grupului Mass-Media?

- Într-adevăr, am primit cu plăcere și interes invitația pe care mi-ați adresat-o. Condițiile de lucru sunt, în general,

bune. Apreciez pozitiv și rezultatele. Va trebui să asigurăm, însă, o dotare modernă, absolut necesară pentru compatibilizarea deplină din punct de vedere tehnic cu instituțiile de profil, cu posturile de televiziune. Un lucru este sigur: avem nevoie de o componentă de imagine a Forțelor Navale dinamică, flexibilă, omniprezentă, care să reflecte cu generozitate procesul continuu și profund de transformare al marinei noastre. ■



Confidences and challenges

„During the instructional process we will follow two main directions: security and performance”

Interview with RADM (LH) Ph. D. Cornel Mihai, the chief of Training and Doctrine of the Romanian Naval Forces Staff

- Admiral, Sir, you are the chief of Training and Doctrine. If, for most people, the term „Training” is clear enough, the „Doctrine” one might be ambiguous. Could you, please, detail the sphere of action of this structure, one of those you coordinate?

-The Naval Forces' Operational Doctrine is an entirety of goals, principles, norms, rules and options concerning the use of Naval Forces during the peace, crisis or war time, in order to effectively answer to all risks, dangers, threats and aggressions, military or not, directed against the national, local and global security. This document has a coherent and prospective conception, in accordance with the status of Romania as a NATO member, as well as a future EU member. Taking into account the evolutions in the geo-strategic field, we are concerned to improve and adapt it. The Doctrine Service of the Romanian Naval Forces Staff is a specialized structure designed to organize and coordinate the elaboration of the Naval Forces' Doctrine, manuals and other normative. The service also coordinates the training process within the „Mircea cel Batran” Naval Academy, the „Amiral Ion Murgescu” Petty Officers' School and the Instructional School as well as the activity of military and Naval traditions.

- What is the mission of the Training Service of the Romanian Naval Forces Staff?

- During the instructional process people become professional military. The instructional process comprises all activities necessary to transform human, material and financial resources into an operational capacity. In this respect, the instructional system was fully restructured starting this year. The instructional programs comprise three stages: *recovery after mission/maintenance* - meaning crew's recuperation, courses, overhauls, modernizations; *operational training* - necessary to improve the readiness level in order to fulfill the entire mission's requirements; *ready for mission/mission* - when the structure can fulfill its missions at an operational level.

- What is the news in the instructional process?

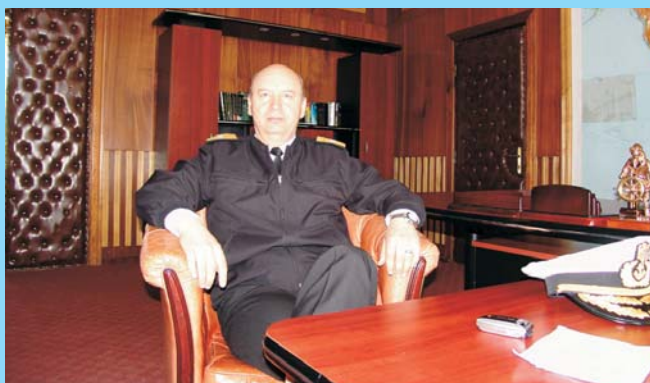
- We implemented new concepts and we tried to apply the Training Programs for Missions (TPM). We elaborated TPMs for surface ships and task groups, as well as other necessary documents that offer the CO's the chance to determine easily and precisely what his structure has to do in order to fulfill the mission. Another news is the organization of a simulation compartment, as well as an evaluation one, within the IT, Simulation and Evaluation Centre. Their role is to evaluate ships at the end of the *Operational Training* stage and to admit them for *Ready for Mission* period.

- What brings new the organization of the Aircraft Component of the Romanian Naval Forces?

- We paid and pay a lot of attention to this field that belonged exclusively to the Air Forces. We simultaneously act to acquisition of helicopters and pilots' training. We have already selected personnel for training (pilots, traffic controllers, technicians). The big challenge will be the flight training over the sea that we will do by our own. We need a doctrinaire framework for this. Only in few months we have to elaborate the conceptions for flight training and for helicopters' use as well as the training manuals. During the instructional process we will follow two main directions: security and performance.

- ADM Marin, the chief of the Naval Forces Staff, appreciated as essential for the Navy the implementation of NATO standards. Which is the stage of implementation? Did the participation in international missions influence this process?

- The accomplishment of interoperability is sustained by three main factors: *key factors* - without them, mission fails (common doctrine and terminology, convergence of goals and ideals); *important but not crucial* - (endowment's, procedures' and logistics' communality); *validation factors* (training, common exercises deployment, learnt lessons, feed-back). The international missions had a validation role, as well as a prospective one. The whole process started fearfully, at mid of 90s, but it acquired solid basis in the second part of year 2004. Since then the Romanian Naval Forces Staff



received for validation 106 STANAG type agreements. 12 of them were admitted. *Regele Ferdinand* frigate used, during Active Endeavour operation, original NATO standards and publications, in English language, because they hadn't already passed the national implementation process. Additionally the Naval Forces Staff contributed to the implementation of other 142 STANAG type agreements from the responsibility of other structures.

- At the beginning of March the first doctrinaire conference deployed within the Naval Forces took place at the „Mircea cel Batran” Naval

Academy. What were the arguments to organize such an event and what were the conclusions?

- We planned and deployed the doctrinaire conference because: 1. the security environment has a continuous transformation which reflects upon the national security strategies. That's why the improvement of doctrinaire framework is necessary and we need to involve in this process all decisional factors; 2. such debates are frequently organized by the National Defense University and by other categories of armed forces; 3. we try to gain over in the scientific research field of Naval soldier ship as many young officers as we can. We organized this conference in order to debate the role and missions of the Romanian Naval Forces in the new geo-political context. I appreciate this first conference as a success and in the future we will organize other doctrinaire conferences. We intend to organize an international conference upon security and stability in the Black Sea area.

- You represented Romania at the EU working party for the maritime forces. What were the main ideas that regarded Romania as a future EU member?

- The Romanian Naval Forces, as well as all the Romanian society, are ardently preparing for the EU integration. I participated not as an observer, but as an active factor in the configuration of new problematic designed by European Union Major Staff (EUMS). We discussed a problematic concerning concepts and scenarios in which European Naval forces might be involved. We defined the concept of EU Maritime Reaction (EUMARC) and the requirements for the Romanian Naval Forces included into a „requirements catalog”. In this way, we can quantize our capabilities that we will put at EU disposal.

- The Naval education process is involved into a continuous transformation process. Could you, please, make some appreciations regarding the results of new standards' implementation?

- Moreover all the Romanian university education, the Romanian Naval Education passes a transformation period, in order to be compatible with the requirements of Bologna Agreement. Last year we reduced the period of studies from 5 to 4 years. We try to apply a new formative process with the full participation of students; we try to stimulate their creativity and give them real chances on the international naval labor market. We are at the beginning of this process, we can't say many, but we are sure we are on a good way.

- Does the „Mircea cel Batran” Naval Academy answer to the EU requirements?

- The whole educational process is deployed under the IMO requirements. The „Mircea cel Batran” Naval Academy could be one of the first universities of Romania recognized by the European Union. Recently, a commission of the Maritime Safety European Agency, led by Mr. Antonio Hevia Rodriguez, checked the European standards' implementation within the naval academy. The results are encouraging. We are at international standards at level of facilities and material base, as well as teaching staff competence.

- Recently you visited the new location of Naval Forces Media Group. How do you appreciate the working conditions, the results and the future of this structure?

- I received with pleasure your invitation. The working conditions are, generally, good. I positively appreciate your results. We have to ensure modern equipment, fully compatible with the other media trusts. Something is sure: we need a dynamic and flexible media component of the Romanian Naval Forces, able to liberally reflect the continuous transformation process of our Navy.

Instrucție

Săptămână de foc la Divizionul 150 Rachete Navale

Nume de cod: APRILIE 06



Implicate în ultima perioadă parcă prea puțin în misiuni internaționale, navele purtătoare de rachetă Pescărușul (NPR 189) și Lăstunul (NPR 190), au avut ca partener de antrenament în perioada 7 – 10 aprilie, vedetele purtătoare de rachetă TCG Dogan (P340) și TCG Poyraz (P345). Gruparea de nave aparținând Forțelor Navale Turce, s-a aflat în portul Constanța într-o vizită neoficială, reprezentând o continuare a dezvoltării bunelor relații de cooperare existente între Forțelor Navale Române și Turce.

Căpitan ing. **Mihai EGOROV**

Antrenament la standarde NATO

Cele două nave turcești au acostat în portul Constanța vineri, 7 aprilie, fiind însoțite de nava purtătoare de rachete Lăstunul (NPR 190). Dincolo de întâlnirile oficiale de la Comandamentul Operațional Naval și Academia Navală „Mircea cel Bătrân”, în perioada staționării la cheu, au avut loc ateliere de lucru. Desfășurate între membrii echipajelor navelor turcești, a navei purtătoare de rachetă Lăstunul și a fregatei Regina Maria, discuțiile din cadrul atelierelor au vizat planificarea exercițiilor de comunicații și manevrele de formații și evoluții care urmau să se desfășoare apoi pe mare. Au fost abordate probleme vizând modul de organizare a mentenanței navelor, a misiunilor specifice – atacul cu racheta – precum și durata antrenamentelor pe mare.

Antrenamentul pe mare s-a desfășurat luni 10 aprilie și a început cu un exercițiu de comunicații radio în fonie, concretizat în diverse situații reale din cadrul stabilirii legăturilor, pe baza manualelor NATO. Aflându-ne pe mare, alături de echipajul navei purtătoare de rachete Lăstunul, n-am putut să nu observăm atât buna cunoaștere a limbii engleze cât și a procedurilor de operare cu noile manuale de comunicații NATO, AXP-3 (C) de către personalul serviciului de luptă transmisiuni,

fapt ce a determinat executarea rapidă și precisă a secvențelor de exercițiu.

A urmat un exercițiu de formații și evoluții în care formația din care făceau parte TCG Poyraz, TCG Dogan și NPR Lăstunul a fost raliată de NPR Pescărușul care a venit dinspre Mangalia. Poate că nu a fost nimic spectaculos la această secvență a exercițiului, exceptând „formația diamant”, dar „a fost un exercițiu util deoarece cu două nave purtătoare de rachete, care execută în comun antrenamente de ieșire pe mare, nu se pot face niciodată exerciții de formații

TCG Poyraz și TCG Dogan pregătindu-se pentru misiunile de pe mare.



Foto: Mihai EGOROV

și evoluții, altele decât cele simple, iar cu nave din clase diferite este mai dificil de realizat acest lucru: să întorci cu același unghi de cârmă aceeași viteză de păstrat”, ne-a precizat căpitanul Adrian Dincă, ofițer cu operațiile în divizion și comandantul serviciului de luptă transmisiuni la această misiune pe mare.

Deși marea era departe de a fi calmă, navele au manevrat într-o formație care a permis apropierea pentru desfășurarea unui exercițiu de comunicații cu pavilioane saulă. Poate părea ciudat, că în această perioadă în care există sisteme moderne de comunicații se mai folosesc vechile pavilioane saulă. Dar manualul pentru exerciții de comunicații NATO, AXP-3 (C) prevede exerciții cu pavilioane saulă, cel desfășurat pe mare fiind astfel o bună oportunitate de antrenament. În comun s-a mai desfășurat un exercițiu de comunicații în fonie, cu întrebări din publicații NATO și de cultură generală QUIZEX & PUBBEX, exercițiu ce a avut și rolul de a mai destinde atmosfera. Secvența de re aprovizionare pe mare, desfășurată conform dorinței părții turce și a respectării condițiilor de siguranță între TCG Poyraz și TCG Dogan, a fost urmărită din pupa travers de către echipajele românești și a constituit ultimul exercițiu, înainte ca navele turcești să-și continue drumul spre strâmțori.

După mai bine de cinci ore de antrenament, salutul navelor, undeva la sud de Mangalia, aproape de limita



Foto: Robert Stoian

SAIL PASS între NPR Pescărușul și TCG Poyraz la finalul antrenamentului în comun.



Foto: Mihai Egorov

Locotenent-comandorii Doru Telev (stânga) și Vasile Săvulescu (dreapta) și căpitanul Adrian Dincă în timpul exercițiilor de comunicații.

apelor teritoriale, a consfințit încheierea antrenamentului în comun. Vorbindu-ne despre utilitatea acestui exercițiu cu navele turcești, căpitanul Adrian Dincă ne-a declarat: „E o îmbunătățire a modului în care executăm noi exercițiile. În momentul în care ai văzut cum îl fac și alții, poți să-ți dai seama că există loc de mai bine. Nu cred că putem spune că realizăm verificarea nivelului de pregătire prin aceste exerciții, pentru că nu există varianta de mijloc. Exercițiile trebuie rezolvate la fel, atât de noi cât și de partenerii turci, deoarece procedurile nu lasă loc de interpretări. Toată lumea urmează același model.”



Prima misiune internațională din acest an – și singura planificată până la acest moment –, pentru Divizionul de Rachete Navale, s-a desfășurat la standardele NATO și s-a finalizat cu succes, rachetiștii navali demonstrând că sunt la nivelul partenerilor de antrenament.

Care au fost concluziile celor implicați în planificarea și buna desfășurare a ceea ce echipa Grupului Mass-Media a văzut pe mare? „Din punct de vedere al comunicațiilor consider că lucrurile s-au desfășurat foarte bine. Pentru personalul radio de la bordul navelor purtătoare de rachete, care a mai executat astfel de exerciții, cel de azi a fost un antrenament util. În cadrul ieșirilor pe mare sunt planificate un număr de exerciții conform manualelor NATO și multe din exercițiile care s-au executat astăzi au mai fost făcute în trecut, chiar dacă nu identice, cel puțin similare”, ne-a precizat căpitanul Adrian Dincă.

„Nava a mai participat la astfel de misiuni, dar sunt și oameni tineri în echipaj. Ei capătă încredere în aceste misiuni de cooperare, prin misiunile pe care le fac împreună, văzând că și alții fac la fel. Acest exercițiu aduce echipajului, un



Foto: Robert Stoian

Mml Sorin Lupu și MmlIII Marius Metea pregătind instalația artileriească AK-630 pentru tragere.

plus de perfecționare a deprinderilor”, ne-a precizat și comandantul NPR Lăstunul, locotenent-comandorul Doru Telev.

Și, chiar dacă a privit exercițiul de pe puntea NPR Pescărușul unde a fost și punctul de comandă, la revenirea la cheu, comandorul Victor Gădiuță, locuitorul comandamentului ne-a declarat: „Exercițiul, a fost ca de obicei o provocare pentru noi și s-a desfășurat în condiții foarte bune. Am participat la toate activitățile planificate de eșalon, ba chiar am avut și activități planificate ad-hoc cu partenerii turci. Pe mare, activitatea a decurs normal. Pentru noi acest tip de exerciții cu nave străine ne confirmă că modul nostru de pregătire a fost eficient și că ne putem evalua asupra nivelului la care am ajuns. Nu au fost nici un fel de incidente, toate exercițiile s-au desfășurat după standardele NATO, cu documente NATO,



în limba engleză. Sunt foarte utile aceste tipuri de exerciții și ne-am bucura enorm să putem participa de fiecare dată când Forțele Navale execută misiuni cu nave străine.”

Misiuni de foc

Salutul navelor la terminarea activităților comune a consfințit însă, doar încheierea unei secvențe de pregătire



Foto: Mihai Egorov

Aspect din timpul executării tragerii cu instalația artileriească AK-630.

pentru rachetiștii navali. Activitatea navelor purtătoare de rachete a continuat apoi, toată săptămâna pe mare, prin desfășurarea antrenamentelor pentru lansarea de rachetă și a tragerilor cu instalațiile artileristice. Am rămas și noi alături de echipajul navei purtătoare de rachete Lăstunul pe parcursul a trei zile de pregătire. Poate e greu de imaginat ca o navă să găsească cu greu un loc de ancoraj. S-a întâmplat acest lucru luni 10 aprilie, când în raionul travers Mangalia și stațiuni, la distanța de siguranță, s-au aflat: 2 nave purtătoare de rachete, 3 corvete, 2 vedete torpiloare, 3 dragoare maritime, un puior de mine, nava școală Constanța și fregatele Regele Ferdinand și Regina Maria. Adică, aproape toate navele care nu se aflau în perioada de refacere și își puteau desfășura activitatea pe mare. Construită ca navă de atac, a cărei misiune principală este de a lansa racheta și a reveni în port pentru refacerea capacității de luptă, NPR 190 Lăstunul (ca de altfel și celelalte două Pescărușul și Zborul) ne-a demonstrat încă o dată, că nu se simte prea bine la ancoră.

Ziua a doua din cadrul exercițiului cu trupe în teren și cu trageri de luptă al Divizionului 150 Rachete Navale, cu numele Aprilie 06, a fost dedicată în principal tragerilor. Dificultatea de a închide raionul de tragere pentru mai multe zile, a condus la planificarea de către Comandamentul Operațional Naval

a două unități la tragere în aceeași zi: Divizionul 50 corvete - care în plan trebuia să execute tragerile până la ora 16 – urmând apoi, Divizionul 150 Rachete Navale. Nu s-au potrivit socotelile nici în acest an și un incident cu ținta a prelungit tragerea corvetelor până aproape de ora apusului. Bazându-se însă pe buna pregătire de la cheu, pe experiența ofițerului secund (fost comandant SL II) și a comandantului grup armament, au putut desfășura în acea zi aproape toate tragerile. Dincolo de frustrarea și nervozitatea datorate întârzierilor din plan, marinarii de pe NPR *Lăstunul* au dat dovadă de mult calm. Au fost atenți la punerea loviturilor pe benzi la instalațiile artileristice, au fost concentrați la montarea bateriilor la instalația de bruiaj PK-16. Incidentul cu ruperea ținte de către corvete le-a creat alte probleme pe care-au știut apoi să le depășească. Au improvisat și au executat în siguranță tragerile. Trecuse de miezul nopții când navele purtătoare de rachete au ancorat în punctele stabilite. La finalul acelei zile obositoare, la o oră la care oamenii obișnuiți de regulă dorm, am reușit să aflăm mai multe detalii despre tragerile desfășurate, de la locotenent-comandorul Doru Telem, comandantul NPR *Lăstunul*, vizibil mulțumit de activitatea echipajului. *„În cadrul exercițiului de astăzi, am executat trageri de evaluare cu instalațiile artileristice de la bord, cu AK-630 și AK-176, inclusiv cu proiectile reactive de bruiaj pasiv PK-16. În cadrul acestor exerciții consider că echipajul s-a comportat foarte bine, dând dovadă de profesionalism. Ca exerciții de artilerie, am executat pe timp de zi o tragere cu proiectile reactive de bruiaj pasiv, o tragere cu instalațiile artileristice, tragere de zi cu nava în marș asupra unei ținte care manevrează liber, o tragere de zi cu nava în staționare asupra unei ținte aeriene care zboară la joasă înălțime și o tragere de noapte asupra unei ținte ancorate. Consider că echipajul a acționat foarte bine.”*



Planificat pe durata unei săptămâni, exercițiul cu trupe în teren și cu trageri de luptă Aprilie 06, cu tema „Divizionul de Rachete Navale în executarea căutării și atacului unui grup naval inamic”, a inclus miercuri 12 aprilie intrarea celor două NPR-uri în portul Mangalia pentru desfășurarea altor exerciții. În premieră, compania chimică a încercat să decontamineze navele cu mijloace externe. Până acum, decontaminarea a fost făcută doar cu instalațiile de la bordul navei. Exercițiul a fost un început atât pentru chimiști, cât și pentru echipajele navelor, urmând a fi reluat la antrenamentele viitoare.

După scurta escală din portul Mangalia, pentru rachetiști au urmat alte două zile de foc cu trageri de artilerie, cu ședințe de tragere cu grupa de intervenție și cu antrenamente în executarea atacului cu racheta.

Antrenament în teren

Foto: Robert Stoian



Instantaneu din timpul desfășurării instalațiilor mobile de lansare pentru ocuparea poziției de atac.

După trei zile pe mare, n-am plecat din Divizionul 150 Rachete Navale fără a vedea activitatea din teren executată de Secția Rachete navale. Aceasta, în cadrul exercițiului Aprilie 06, a desfășurat un exercițiu de antrenament în teren, într-un raion la sud de Mangalia. Patru instalații mobile de lansare (IML), autospeciale

cu carburant și oxidant, autospeciale cu aparatură de verificare și control a rachetei, precum și alte autocamioane de deservire, în total 23 de mașini, au fost deplasate în teren. Tabăra din teren a fost condusă de căpitan-comandorul Marius Duicu, șeful de stat major al divizionului. Chiar dacă vremea nu le-a fost aliat, ploaia făcându-și simțită prezența și în ziua documentării noastre, activitățile s-au desfășurat conform planului. Rachetele au fost pregătite și verificate în cortul amenajat, iar instalațiile mobile de lansare au executat exerciții de atac cu racheta, atât pe baza informațiilor proprii cât și pe baza datelor furnizate de navele purtătoare de rachete aflate pe mare. Personalul secției de rachete navale a folosit ieșirea în teren pentru a continua pregătirea lansării de rachetă de la sfârșitul lunii mai. *„Ieșirile în teren sunt dificile, atât datorită condițiilor hidrometeorologice cât și pentru că militarii trebuie să învețe să supraviețuiască în condiții vitrege, în teren. Apreciez că militarii s-au descurcat bine, toate activitățile incluse în planul de pregătire s-au desfășurat”,* ne-a precizat căpitan-comandorul Marius Duicu, șeful de stat major al divizionului.

Pe durata unei săptămâni pline de activități, rachetiștii navali și-au demonstrat o dată în plus nivelul ridicat de pregătire. Pentru ei urmează acum o nouă probă de foc, lansarea de rachetă (3 rachete P-21), în fapt rațiunea de a fi a Divizionului și poate singura care le va da calificativul acestui an.



Foto: Robert Stoian



În perioada 4-11 aprilie, *Nava Școală Constanța* (NS 281) a executat un exercițiu de antrenament pe mare, în comun cu fregatele *Regele Ferdinand* (F221) și *Regina Maria* (F222). Activitățile au vizat desfășurarea unor exerciții de remorcare în care *N.S. Constanța* a fost remorcată, pe rând, de către ambele fregate. De asemenea, la rândul ei, *N.S. Constanța* a remorcat fregata *Regele Ferdinand*. În timpul celor opt zile de antrenament, *N.S. Constanța* a mai executat: exercițiul de re aprovizionare pe mare (doar manevra de apropiere) cu fregata *Regina Maria*, exerciții de comunicații, supraveghere navală și raportare ținte, precum și exerciții de formații și evoluții. (M.E.)

Capitularea ... țintei



Foto: Mihai EGOROV

Corvetele VAM Eugeniu Roșca (263) și CAm Horia Macellariu, în timpul deplasării spre raionul de tragere.

Lt. col. ing. Leonard MOCANU

Provocarea lunii aprilie pentru navele Divizionului 50 Corvete a constituit-o proba misiunilor de foc cu toate categoriile de armament de artilerie de la bord. Desfășurate în ziua de 12 aprilie, exercițiile de artilerie au postat echipajele celor trei corvete și două vedete torpiloare între satisfacția îndeplinirii misiunii și „neșansa” avarierii țintei. Prezent la bordul corvetei 260, „Amiral Petre Bărbuneanu”, semnatarul acestor rânduri a trăit momente de satisfacție, dictate de revenirea la „dragostea dintâi” și totodată de nostalgie, la gândul iminentei despărțiri de postura de jurnalist militar. Alături de mine, tânăra noastră colegă, Olivia Bucioacă, a „simțit” din plin legănarea mării și zgomotul, uneori asurzitor, al armamentului de la bord.

„A fi pe mare este rațiunea noastră de a fi”, se exprima foarte frumos cineva. Același este și sentimentul pe care l-au evidențiat prin tot ce au întreprins membrii echipajelor vedetelor torpiloare 202 și 204, precum și al corvetelor „Viceamiral Eugen Roșca”, „Contraamiral Horia Macellariu” și „Amiral Petre Bărbuneanu”. Pe ultima dintre ele ne-am ambarcat și noi, o echipă a redacției Grupului Mass-Media. Ajunși la bord, aveam să simțim din nou atât de cunoscutul dans specific al navelor de mici dimensiuni, „atenuat” de bunăvoința unei mări destul de liniștite și de amabilitatea echipajului.

Programul ieșirii pe mare al celor trei corvete a „prins” întreaga săptămână, în timp ce vedetele torpiloare au reintrat în port după numai două zile. Punctul culminant aveau să-l constituie exercițiile artileristice, desfășurate în poligonul naval Mangalia. Cum numărul

ședințelor de tragere era mare, navele multe, iar programul limitat de restricțiile de luminozitate și de cele de navigație, s-a purces destul de devreme către raionul destinat acestui gen de acțiuni.

Ținta, clasicul cadru metalic dispus pe flotoare, ajunsese în raion tot în acea dimineață, tractat de o șalupă de remorcare-salvare. Dată fiind starea mării, amplificată de tăria unui vânticel în creștere, pariem că misiunea a constituit o adevărată aventură pentru echipajul șalupei, de care, însă, acesta s-a achitat cu brio.

Focul s-a executat la toate categoriile de armament cu comandă locală, respectiv de la coloanele de vizare pentru instalațiile de calibrul 30 de milimetri și din tun (instalație) la calibrele 72,2 și 14,5 milimetri. Pregătirea tragerii, desfășurată în zilele anterioare a cuprins pregătirea instalațiilor, a muniției și a servanților. S-au mai executat lansări de proiectile reactive de bruiaj cu instalațiile de pe cele trei corvete.

Primele au fost planificate să intre în vâltoarea misiunii de foc vedetele torpiloare 202 și 204, dar activitatea lor a fost pusă în dificultate de prezența în raion a unei nave comerciale, care s-a dovedit total necooperantă, deși măsurile de securitate fuseseră transmise din vreme prin avertismente de navigație. Drept urmare, a fost necesară „ajustarea” din mers a alurii față de țintă a navelor trăgătoare, astfel încât să se elimine orice premisă de risc. Fiecare comandant de navă a fost responsabil de luarea tuturor măsurilor de siguranță, iar aprobarea de deschidere a focului s-a dat de pe corveta 260, nava comandant a grupării. În timp ce la bordul corvetelor se făceau ultimele pregătiri, servanții își verificau pentru ultima oară mijloacele de comunicații, muniția era introdusă pe benzi sau pe lame,

loviturile reactive erau și ele introduse în tuburi. Ofițerul cu artileria, locotenentul Cosmin Dobrescu, își controla subordonații, iar maiștrii tineri și militarii angajați trăiau intens febra primei misiuni de foc în care responsabilitatea le cădea pe umeri.

„Încălzirea” au făcut-o mitraliorii, primele salve căutând timid ținta, pentru ca, apoi, să o încadreze, fapt care a fost de bun augur pentru ce avea să urmeze. Au urmat tunurile calibrul 30 de milimetri, care și-au demonstrat odată în plus eficiența asupra țintei navale, chiar dacă în „acte” lor de identitate anii s-au adunat implacabil.

Tragerea cu tunul calibrul 76,2 mm din prova trebuia să fie, ca într-un spectacol de gală, atracția „show”-ului. Pentru artileriști, așa a și fost, deoarece după numai câteva salve ținta „a capitulat”, lovită într-unul din cele două flotoare. Aceasta s-a răsturnat, făcând imposibilă continuarea tragerii. Poziția țintei a fost notată cu precizie, fiind transmisă eșaloanelor superioare, în vederea luării tuturor măsurilor de menținere a securității navigației. Și cum marinarul instruit are întotdeauna la dispoziție soluții de rezervă, s-a trecut la „activarea” așa-numitei „tomato killer”. Este vorba despre o țintă gonflabilă, tetraedrică, capabilă să rămână stabilă pe apă, indiferent de starea mării. Culoarea roșie aproape sifidie a acestei ținte i-a atras porecla de „pătligică”. Lestată cu o ancoră de furtună improvizată, ținta avea să fie obiect al atenției artileriștilor de pe cele trei corvete, până aproape de amurg.

Canonada a continuat, fiind întreruptă doar în timpul necesar efectuării manevrelor de poziționare față de țintă, iar după ce corveta 260 și-a încheiat misiunea, „pătligica” a fost predată „suratei” 263, apoi navei 265. Între timp, nava pe care ne aflam a intrat în postul de „santinellă” la ținta avariata, urmând a o supraveghea până la sosirea remorcherului maritim salvator „Hercules”, adică undeva către orele 19.00. Postura nu a fost tocmai îngrată, întrucât ea a permis comandantului divizionului, comandorul Corneliu Bocai, să fie plasat în „febra evenimentelor”, putând coordona „la vedere” acțiunile celorlalte două corvete.

Din nefericire, activitățile au fost împinse bine către ora amurgului, ducându-i pe colegii NPR-ști, care trebuiau să execute și ei misiunile de foc, în noaptea, iar când comandantul remorcherului a confirmat preluarea țintei, în vederea derulării lucrărilor de recuperare a acesteia, misiunea de supraveghere fiind încheiată, ne-am îndreptat către intrarea în portul Mangalia, unde SRS-ul ne aștepta legănându-se. Luminile erau aprinse de mult în oraș, atunci când legăturile au fost date la mal, dar, deși obositoare, ziua ne-a prilejuit o experiență interesantă.







Foto: Bogdan Dinu

Antrenamente pe mare

VERTREP la bordul „Reginei Maria”

Exercițiile desfășurate în comun de către fregatele tip 22 cu elicopterele intră deja în rutina antrenamentelor pe mare. Un astfel de exercițiu s-a desfășurat luni 20 martie la bordul fregatei Regina Maria.

Căpitan ing. Mihai EGOROV

Ajunsă în țară în iulie 2005, atunci când procesul de pregătire a primei misiuni NATO la care au participat Forțele Navale Române prin fregata *Regele Ferdinand* era în desfășurare, fregata *Regina Maria*, a beneficiat anul trecut de puține ore de antrenament în comun cu elicopterul. Situația s-a schimbat în acest an, când nava se pregătește pentru o misiune de trei luni în Mediterană. Pe lângă avantajele lecțiilor învățate din participarea fregatei *Regele Ferdinand* la operația Active Endeavour, pe lângă privilegiul pe care-l are de a se antrena și a-și verifica nivelul de pregătire cu nave aparținând statelor membre NATO, în timpul antrenamentelor desfășurate pe mare în acest an, un accent important se va pune pe exercițiile desfășurate cu elicopterul, fie că este vorba de IAR 330 PUMA, Lynx sau Panther. Aproximativ datei când elicopterele IAR 330 PUMA navalizate își vor găsi locul în hangarele fregatelor, apropierea plecării la operația Active Endeavour unde experiența anului trecut a demonstrat că au fost utile în operațiuni medicale, justifică pe deplin introducerea exercițiilor cu elicopterele în planurile de ieșire pe mare.

Aflată de câteva zile pe mare, unde s-a antrenat cu fregata *Regele Ferdinand* și fregata britanică *St Albans*, executând exerciții de manevre și evoluții, re aprovizionare pe mare,

exerciții de comunicații, supravegherea și monitorizarea traficului naval, fregata *Regina Maria* a desfășurat luni 20 martie, exerciții în comun cu fregata *Regele Ferdinand* și un elicopter aparținând Bazei Mihail Kogălniceanu. Am încercat să surprindem cât mai bine dificultatea și provocările acestui tip de exercițiu, astfel că două echipe ale Grupului Mass-Media, au fost prezente atât la bordul navei (unde deplasarea s-a făcut cu RIBH-ul) cât și la bordul elicopterului.

Deși, în cadrul antrenamentului pe mare a avut loc primul exercițiu de remorcare real între fregatele *Regele Ferdinand* și *Regina Maria*, de la intrarea în dotarea Forțelor Navale Române, unde rolul de navă remorcată l-a avut *Regele*

Ferdinand, de departe cel mai spectaculos moment desfășurat de fregata *Regina Maria* pe mare a fost exercițiul de VERTREP. El face parte din cele trei tipuri de exerciții pe care le pot desfășura fregatele împreună cu elicopterele, alături de WINCHING (transfer de personal în și din elicopter) și apunțare. Detaliile finale ale VERTREP-ului au fost stabilite la ședința de cooperare desfășurată la bordul navei, la care a participat alături de personalul bordului implicat în activitate și căpitanul Sandi Opreșor, pilot-șef la escadrila Mihail Kogălniceanu, care ne-a precizat: „rolul meu în cadrul exercițiului este acela de supraveghere a echipei de apunțare și eventual de a-i ajuta și de a face o corelare între regulile din aviația militară și ce se cere pe o fregată de acest tip.”

Manevra de VERTREP reprezintă re aprovizionarea navei pe verticală, re aprovizionare care se face pe mare. Pe parcursul a mai mult de patru ore, la manșa elicopterului IAR 330 PUMA s-au aflat pe rând, comandorul Tudorel Duță, șeful Centrului de Conducere a Aviației din SMFN, locotenent-comandorii Florin Puțanu și Alexandru Ionescu, precum și căpitanul Viorel Cojocaru de la Baza Mihail Kogălniceanu. Fiecare pilot a executat mai multe treceri pe la pupa navei, lăsând sau ridicând o cutie cu materiale. Au fost în medie 2-3 repetări de coborâre sau ridicare a cutiei, pentru fiecare pilot în parte. Echipa de manevră a navei

Grupa de manevră în timpul recuperării cutiei lăsată de elicopter.



Foto: Mihai Egorov



Foto: Mihai Egorov

pentru acest exercițiu, aflată pe puntea de zbor, a avut rolul și s-a antrenat pentru recuperarea sau transportul cutiei de la și la elicopter. Poate părea un exercițiu simplu, dar turbulențele create la pupa navei, în zona hangarului, ca și desele schimbări ale direcției vântului, fac din această manevră una dificilă.

La executarea în bune condiții a exercițiului de VERTREP, concură un personal mai numeros decât cel care poate fi văzut pe puntea de zbor. Foarte importantă a fost manevra navigatorului, care asistat și îndrumat de comandantul navei a adus nava într-o poziție corespunzătoare din punct de vedere al vântului adevărat și vântului relativ, astfel încât să facă posibilă manevra elicopterului în siguranță. În hangar, s-a aflat grupa de intervenție permanentă pe mare, care în timpul exercițiilor cu elicopterul este în stare de alarmă, luându-și măsurile necesare pentru lupta împotriva unui posibil incendiu, ca urmare a „crash on deck” (prăbușirea elicopterului la aterizare) sau incendiu la aterizare. Pasărea de oțel a fost dirijată, din Centrul de conducere a luptei, pentru a ajunge la o distanță corespunzătoare față de navă. Apoi, de strunirea și poziționarea ei față de puntea navei s-a ocupat coordonatorul de zbor (flight deck officer), MmlII Olteanu Mihai care ne-a precizat: „după părerea mea, *dificil este atunci când elicopterul vine deasupra navei, pentru că în acel moment este influențat de condițiile meteo.*”

După mai mult de patru ore de antrenament, timp în care echipa de pe puntea de zbor a avut timp să-și corecteze deficiențele, a fost realizat un VERTREP cu nava în marș. Datorită unor depășiri în programul inițial stabilit și a faptului că nava trebuia să ajungă într-un punct de ancorare, exercițiul de VERTREP s-a încheiat după ce, cu nava în mișcare, cutia din elicopter a fost lăsată o singură dată și nu au fost 2-3 repetări ca până atunci.

Exercițiul va fi reluat și la următoarele antrenamente pe mare, atunci când urmează să fie realizată și prima apunțare a elicopterului IAR 330 PUMA (în timpul redactării materialului, pe fregata *Regina Maria* a executat o manevră de apunțare elicopterul Panther, de pe fregata *Jean Bart*) pe această navă, manevră cu un grad mai ridicat de dificultate pentru acest tip de elicopter.

Intrarea în serviciu a elicopterelor ambarcate pe fregate, implică alături de elaborarea

MmlII Olteanu Mihai, coordonatorul de zbor și lt.cdor. Fănel Rădulescu, șeful operațiilor așteptând întoarcerea elicopterului.



Foto: Bogdan Dinu

concepțiilor de instrucție în zbor și necesitatea realizării uniformității între procedurile și structura

grupe de manevră de pe fregata *Regele Ferdinand* și cele folosite de *Regina Maria*.

Chiar dacă nu au fost elemente de dificultate față de exercițiile desfășurate până acum cu fregatele *Regele Ferdinand* și *Regina Maria*, echipa de manevră a navei, pregătită pentru exercițiul de VERTREP a trebuit să pună în practică ce învățase la cursurile din țară și străinătate. Cum s-au descurcat? „*La început, au fost câteva probleme în executarea manevrei, dar consider că activitatea s-a finalizat cu succes*”, a menționat locotenent-comandorul Fănel Rădulescu, șeful operațiilor pe fregata *Regina Maria*. „*Pilotul trebuie să aibă încredere în semnalele făcute de coordonatorii de zbor, care totuși nu sunt atât de antrenați pe cum ne-am aștepta noi piloții. Dar, apreciez că se descurcă bine și o ritmicitate a acestor exerciții o să ducă la un antrenament bun*”, ne-a precizat căpitanul Sandu Opreșor.

Primul exercițiu de VERTREP desfășurat de fregata *Regina Maria* în acest an, a fost o provocare și un antrenament util atât pentru piloți cât mai ales pentru echipajul navei. Comandorul Costel Tătaru, comandantul fregatei *Regina Maria*: „*Toate elementele sunt dificile la un exercițiu de VERTREP. Exercițiile de astăzi sunt primele de o asemenea amploare desfășurate cu un elicopter românesc. Acest exercițiu mi-a dat posibilitatea să-mi antrenez atât echipa care acționează pe puntea de zbor cât și echipa de pe puntea de comandă. După ce am văzut azi, pot spune cu toată responsabilitatea că echipajul fregatei *Regina Maria* este pregătit pentru un astfel de exercițiu.*” Comandorul Tudorel Duță, șeful Centrului de Conducere a Aviației din SMFN: „*Provocarea ar putea fi considerată întreruperea pe care am acumulat-o pe timpul iernii la acest gen de misiune. Și pentru mine și colegii mei de la escadrila Mihail Kogălniceanu a fost o reluare a acestui tip de antrenamente, care se vor desfășura lunar până în toamnă. Pe fregata „Regina Maria” nu am apunțat încă, de acest privilegiu beneficiind doar fregata „Regele Ferdinand”. Cred că la antrenamentele din luna iunie-iulie, înainte de Ziua Marinei, vom încerca apunțarea.*”

Incluse din acest an, în antrenamentul curent al fregatelor pe mare, exercițiile cu elicopterul, de tipul VERTREP, la care se vor adăuga cele de WINCHING, precum și apunțarea, au devenit lucruri obișnuite în pregătirea viitoarelor misiuni.



Foto: Bogdan Dinu

Premieră informatică în Forțele Navale

Echipajele fregatelor au primit botezul focului...virtual

Timp de aproape trei decenii a constituit avangarda informatică a Forțelor Navale. Începând cu 1 iulie 2005 denumirea, rolul și misiunile Centrului de Calcul se schimbă, căpătând noi valențe, pe măsura importanței acordate acestui domeniu. Centrul de Informatică, Simulare și Evaluare al Forțelor Navale pornește la un nou drum, iar calea bătătorită de câteva generații de informaticieni va trebui să se transforme într-un timp foarte scurt într-o veritabilă autostradă.

Text și foto:

Lt. col. ing. Leonard MOCANU

Un prim moment de confirmare a noului statut a fost exercițiul de instruire prin simulare SIMEX 06, prima activitate de mare amploare pentru simularea constructivă a acțiunilor militare, ce s-a desfășurat în Forțele Navale Române. Exercițiul a avut loc în prima decadă a lunii martie, iar logistica de specialitate, precum și softurile necesare simulării cât mai veridice a situației din „teatrul de operații” au fost asigurate de Centrul de Instruire prin Simulare Modelare al Statului Major General.

Ce s-a urmărit prin acest exercițiu, am aflat de la directorul său, comandorul Gabriel Comloșanu, comandantul componentei maritime a Comandamentului Operațional Naval: „Exercițiul a avut trei scopuri principale: primul – verificarea posibilității de desfășurare a unui exercițiu de simulare într-o locație aparținând Forțelor Navale; al doilea – folosirea soft-ului de simulare și validarea acestuia în exerciții și antrenamente pentru echipajele fregatelor; al treilea – antrenarea echipajelor celor trei fregate pentru misiuni sub comandă NATO, plecând de la experiența dobândită de echipajul fregatei „Regele Ferdinand” la operația „Active Endeavour”.”

Prima parte a exercițiului, primele zile au fost terne, caracterizate de ședințe lungi de instruire, de pregătire a operatorilor, briefinguri și întocmirea documentelor de planificare pentru misiunile specifice. Aproape nimic nu părea să prevestească agitația care a domnit timp de trei zile în încăperile destinate derulării acțiunilor „de luptă”.

Plecând de la un scenariu care prevedea intervenția sub mandat ONU într-o zonă măcinată de conflicte interetnice și cu apreciable resurse de hidrocarburi, forțele multinaționale la dispoziție au fost puse în subordinea unui comandament „Joint”. Acest comandament a avut trei componente: navală, aeriană și terestră, iar componenta navală a reprezentat tocmai obiectul exercițiului.

Gruparea navală, constituită din nucleele operative ale celor trei fregate a fost pusă în



Utilizarea tehnicii de calcul reprezintă esența exercițiului SIMEX. În prim plan, căpitanul Radu Răileanu, ofițer de cart pe fregata *Regele Ferdinand*.



Greul exercițiului l-a dus departamentul operații. În prim plan, șefii operațiilor de pe fregatele *Regele Ferdinand* și *Regina Maria*, locotenent-comandorii Bogdan Vochițu și Fănel Rădulescu.

subordinea unui grup de luptă, comandat de comandorul Sorin Learschi. „Forțele au fost astfel organizate, încât să îndeplinim obiectivul ordonat de Statul Major al Forțelor Navale. În principiu, informațiile furnizate de cele trei nave aflate în subordine, precum și cele care vin de la eșaloanele superioare sau vecinii noștri sunt prelucrate în acest compartiment. Aici se ia decizia, se emit ordinele pentru executarea acțiunilor în vederea îndeplinirii misiunilor.”

Partea practică a exercițiului s-a dovedit pe cât de captivantă, pentru un privitor neutru, pe atât de solicitantă și obositoare pentru participanți, obligați să „lupte” într-un program de 12 ore

zilnic, cu o scurtă pauză pentru masa de prânz. Momentele create au vizat ducerea acțiunilor în toate cele trei spații, aerian, naval și submarin, iar complexitatea a crescut pe măsură ce participanții căpătau experiență. Situațiile s-au croit foarte bine pe realitate, iar calitatea simulării a fost apreciată corespunzător de participanți. Comandorul Sorin Learschi: „Este o privire mult mai clară asupra situației. Există factorul timp, care este decisiv. Totul se desfășoară în timp real, timpul operativ coincide cu timpul astronomic. Realitatea este maximă. Fluxul de informații care este asigurat se apropie foarte mult de cel de la nivelul unui comandament real sau al navelor, ceea ce duce la o bună antrenare a personalului în condiții reale. Admit că această agitație permanentă nu face decât să crească capacitatea oamenilor de a acționa în condiții de stres. Atenție distributivă, capacitate de reacție, hotărâri ferme, oportune.”

După trei zile încărcate, la analiza post acțiune, grupa de „arbitri” a pus cărțile pe masă. Au fost prezentate momentele create, deciziile luate și modul în care acestea au fost transpuse în practică. Discuțiile pe marginea „soluțiilor” adoptate s-ar fi prelungit la infinit, pentru că niciodată nu putem vorbi de perfecțiune.

Problemele ivite au depășit prin complexitate și implicații cadrul acestui exercițiu, ele constituind adevărate lecții. Comandanții de la toate eșaloanele participante au avut puține posibilități de „manevră”, restrânse între cerințele unei atitudini ferme, în concordanță cu deciziile organismelor internaționale, pe de o parte și regulile de angajare, standardele și procedurile specifice, care le guvernează acțiunile, pe de alta.

„Chiar dacă afară a fost frig, a curs multă transpirație. Oamenii au intrat foarte repede în febra „luptei”, pentru că au realizat avantajele acestei instruiți. Programul nu a fost destinat special unei anumite categorii de forțe și chiar

dacă are o paletă largă de întrebări, prioritățile planului cu principalele activități au dus la folosirea mai puțin a acestui sistem de simulare în Forțele Navale. „Jocul de război” pe care l-am derulat la Constanța este un succes, iar cei angrenați pot trece fără probleme de la stadiul de începători la cel de avansați” - avea să declare la finalul exercițiului colonelul Mihai Băleanu, reprezentantul Centrului de Instruire prin Simulare-Modelare al SMG.

„Scopurile pentru care am organizat și derulat acest exercițiu au fost atinse,” – a spus la final comandorul Comloșanu, completând: „Vreau să remarc că echipajele fregatelor au avut de învățat unele de la altele, au apărut probleme pe care le-am înregistrat în scris, pentru a fi puse în discuție și rezolvate, am observat că locația în care s-a desfășurat SIMEX 06 poate fi folosită pentru acest gen de exerciții în Forțele Navale. Nu în ultimul rând vreau să remarc seriozitatea cu care ofițerii și operatorii au desfășurat acest exercițiu, obositor și solicitant.”

Exercițiul SIMEX 06 s-a încheiat. Datele, rezultatele și propunerile au fost înaintate eșaloanelor

superioare. Cu alte cuvinte, mingea a fost trecută în terenul „advers”. Conform proverbului „Bate fierul cât e cald”, este cazul ca toți cei implicați să urmărească felul în care propunerile și concluziile lor vor deveni realitate. Pentru că SIMEX 06 a evidențiat și unele aspecte care pot constitui reale lecții învățate pentru acțiunile din teatrele de operații. Una dintre problemele semnalate a reliefat „gap”-urile existente în domeniul dreptului mării, al dreptului maritim internațional și al punerii în aplicare a regulilor de angajare, probleme de mare sensibilitate, care îi fac pe comandanții de nave, în teatrele de operații, să fie asemenea acrobatului pe sârmă.

Prezent la Constanța, șeful Instrucției și Doctrinei SMFN, contraamiralul de flotilă dr. Cornel Mihai s-a interesat de stadiul și amplitudinea eforturilor pentru achiziționarea unui soft de simulare. Acest proces se află, conform spuselor comandurului Adrian Filip, șeful Centrului de Informatică, în fază de licitație, intrând în responsabilitatea serviciului logistic al SMFN.

Peste toate, derularea și rezultatele SIMEX 06 au arătat necesitatea ca Forțele Navale să



Comandorul Sorin Learschi coordonând activitatea ofițerilor implicați în exercițiu.



Foto: Bogdan Dinu

A fost doar o simulare, fără ieșirea navelor în mare. În imagine, fregatele tip 22, în timpul PHOTEX-ului cu fregata Jean Bart.

Concluziile de la finalul exercițiului, au fost formulate de Cam.fl.dr. Cornel Mihai, cdor. Gabriel Comloșanu, Cdor. Adrian Filip și col. Mihai Băleanu.



beneficieze de un sistem de simulare propriu, în măsură să permită instruirea echipajelor în condiții cât mai apropiate de realitate. Deși la prima vedere costurile ar părea descurajatoare, cu certitudine ele ar fi mai scăzute decât nota de plată a unei ieșiri pe mare cu toate navele și s-ar amortiza repede în timp.

Ne exprimăm speranța că ecurile acestui exercițiu nu se vor stinge pe atât de repede pe cât s-au demontat și împachetat echipamentele la finele lui, iar Centrul de Informatică, Simulare și Modelare al Statului Major al Forțelor Navale va fi în măsură să-și justifice numele prin realitatea evenimentelor derulate și a rezultatelor obținute.

The first ample activity for constructive semblance of the military activities deployed in the Romanian Naval Forces was the SIMEX 06 exercise. The exercise took place in the first decade of March at the Centre of Instruction through Semblance. The multinational forces at disposal were put at "Joint" commandment's orders, starting in the script, which foresaw the intervention under UN mandate in an area of interethnic conflicts and with appreciable oil resources. This commandment had three components: naval, air and terrestrial and the naval component represented the object of the exercise. The more fascinating the practical part of the exercise proved to be for a neuter on-looker, the more tiresome was for the participants, forced to "fight" after a daily program of 12 hours, with a short break for lunch. The created moments referred to the activities in all three spaces: air, naval and submarine, and the complexity increased as participants got experience. The situations cut on reality very well and semblance's quality was appreciated by the participants. Over all, the unroll and the results of the SIMEX 06 exercise proved the necessity that Naval Forces has to benefit by a proper system of semblance, able to allow the crews instruction in conditions close to reality. Although, at first sight, the costs seemed to be dejecting enough, for a certainty they would be lower than the bill of a going out at sea with all ships and would damp fast in time.

„MĂ AȘTEPT LA O COLABORARE BUNĂ ȘI DE DURATĂ CU FORȚELE NAVALE ROMÂNE”

**Interviu cu Excelența Sa domnul Quinton Quayle,
ambasadorul Regatului Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord în România**

Text și foto:
Bogdan DINU

Excelența Sa, domnul Quinton Quayle, ambasadorul Regatului Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord la București și-a încheiat mandatul în țara noastră pe data de 19 mai. În luna aprilie a avut amabilitatea să ne acorde un interviu pe care vi-l prezentăm în paginile următoare. Vă reamintim că pe timpul mandatului Excelenței Sale s-a semnat contractul de achiziție a celor două fregate din Marea Britanie, Ambasada a luat atitudine față de multe decizii politice și s-a manifestat activ în lupta împotriva corupției inițiind numeroase campanii, după cum și-a făcut cunoscută și preocuparea pentru spațiul și problemele Mării Negre.

- Sunteți la final de mandat. Care sunt realizările și care credeți că sunt lucrurile pe care nu le-ați dus la bun sfârșit pe timpul misiunii dumneavoastră în România?

- Mă bucur că am fost prezent în România într-o perioadă foarte interesantă pentru țara dumneavoastră. Am ajuns aici acum trei ani și jumătate și în toți acești ani s-au făcut multe lucruri pentru aderarea României la Uniunea Europeană. Sunt bucuros că am avut și eu o contribuție modestă la acest proces. După cum probabil cunoașteți, Marea Britanie a susținut întotdeauna România ca viitor membru al Uniunii Europene și în prezent avem circa 15 consilieri britanici care lucrează pentru guvernul României. S-a făcut mult pe direcția Bruxelles, din păcate eu voi părăsi România

înaintea aderării – sperăm că acest lucru se va întâmpla la 1 ianuarie 2007 – dar o să plec la trei zile după raportul Comisiei Europene de la 15 mai. Dacă raportul este pozitiv - și sper că va fi - o să plec cu certitudinea că România va adera la 1 ianuarie 2007. Nu am mari regrete, deoarece cred că a fost o perioadă deosebită și în relațiile bilaterale dintre România și Marea Britanie. Desigur, România nu este o țară perfectă cum nu este nici un stat din această lume, și mai sunt încă multe lucruri de făcut. Am fost, dacă vreți, „portavocea” luptei împotriva corupției, dar suntem încă departe de câștigarea războiului și sper că și chiar după aderarea României la Uniunea Europeană reformele vor fi continuate deoarece este foarte important pentru România și Europa.



- Cum apreciați conceptul de diplomatie navală, în cazul țării pe care o reprezentați în România? Ce rol joacă și ce efecte au vizitele navelor militare britanice în România?

- Cred că relațiile navale dintre România și Marea Britanie sunt foarte bune. Mă bucur că am fost prezent la sosirea celor două fregate (*Regele Ferdinand (F 221)* și *Regina Maria (F 222)*, n.n.) și recent, în luna martie, la exercițiile fregatei *St Albans* cu navele dumneavoastră. Cooperarea este foarte bună, cu rezultate concrete și mă bucur de asemenea că România a participat cu succes la operația NATO Active Endeavour din Marea Mediterană.

- Este Marea Neagră o zonă de interes (geopolitic, economic, politic sau militar) pentru Marea Britanie? Este un interes real, pragmatic, sau doar unul inertial,

din perspectiva istorică a secolelor XIX și XX?

- Sprijinim fără rezerve și din toată inima inițiativa președintelui Traian Băsescu, privind Marea Neagră. Credem că este o zonă instabilă, care are conflicte înghețate, de exemplu Transnistria, și multe din problemele care afectează Marea Britanie își au originea în zona Mării Negre cum ar fi traficul de droguri, de arme, de persoane. Cred că dacă vom reuși, pe de o parte, să dezvoltăm cooperarea la nivel de instituții, cum ar fi poliția sau poliția de frontieră, cu toate țările riverane, iar pe de altă parte să existe o mai mare stabilitate politică, vom avea succes în soluționarea problemelor din zonă. De aceea, sprijinim această inițiativă și așteptăm cu nerăbdare summit-ul pe această temă care va avea loc în România pe data de 5 iunie.

- „O zonă de importanță strategică. O zonă pe care o neglijăm punându-ne în pericol. Nimeni nu are nici un interes ca Marea Neagră să devină o „gaură neagră” și „Este o regiune pe care noi o scăpăm din vedere pe propriul nostru risc”. Sunt două afirmații repetate la doar câteva luni distanță. Se referă la poziția Marii Britanii față de Marea Neagră sau la o viziune politică generală comună tuturor statelor riverane sau neriverane Mării Negre? Cât de grav este acest semnal de alarmă?

- După cum am menționat, suntem afectați de problemele care își au originea în această zonă. De exemplu, estimăm că aproximativ 80% din heroina care ajunge pe străzile Londrei este traficată prin această zonă. Dacă vom reuși să stopăm acest trafic chiar aici, în zona Mării Negre sau în zonele limitrofe, ar fi un mare avantaj pentru noi. Repet, neglijăm această zonă pe propriul nostru risc și o facem de prea multă vreme. Din păcate, nu există o colaborare bună în zonă între toate țările implicate. Inițiativa României este bine venită și sper că va avea rezultate concrete. Așteptăm summit-ul din iunie și sperăm ca toată lumea să vină cu o viziune comună și cu o atitudine deschisă. Dacă toată lumea este gata să lucreze în comun, cred că summit-ul poate fi un succes. Dacă anumite țări vin cu o atitudine rezervată, închisă, va fi o pierdere pentru noi toți.

- Pe timpul mandatului dumneavoastră s-a semnat și derulat contractul de achiziție a unor nave ale Royal Navy pentru Forțele Navale Române. Ce rol a jucat ambasada, pe lângă cel cunoscut de reprezentare și promovare a intereselor economice, în acest contract? Îl considerați un contract mai mult politic (după cum afirmă unii analiști) sau doar unul militar cu implicații economice?

- Evident, este un contract comercial între guvernul Marii Britanii și guvernul României, dar contractorul este BAE System care a semnat separat un alt contract pentru modernizarea navelor, și pentru offset industrial. Contractul este destul de complicat. Cred că relațiile bilaterale au jucat un rol, au creat un context bun, favorabil pentru încheierea contractului dar, repet, este un contract comercial, cu un preț rezonabil. Am vizitat cele două fregate și realitatea dovedește că este un succes. Navele au fost livrate la termen, la prețul prevăzut în contract, toate condițiile au fost respectate, instruirea echipajului s-a desfășurat cu succes în Marea Britanie. Dar mai sunt lucruri de făcut. Partea de offset, până în prezent, nu a fost realizată la nivelul stabilit, dar în mare măsură contractul poate fi considerat un succes. Una din fregate a participat deja la operația Active Endeavour din Marea Mediterană și cred că ambele fregate au un rol

important în zona Mării Negre în lupta împotriva traficului de arme, de droguri, etc.

- La cât se ridică până în prezent valoarea investițiilor britanice în România?

- Ca valoare ne aflăm pe locul doi în România, cu investiții de aproximativ patru miliarde de euro. O mare parte este reprezentată de investițiile firmei Vodafone care a cumpărat compania de telefonie mobilă Connex cu aproximativ 2,5 miliarde de euro. Avem și alți investitori importanți cum ar fi Glaxo Smith Kline, Unilever, British Airlines, BAT (British American Tobacco) și suntem foarte implicați în domeniul confecțiilor, inclusiv cu firme mici și mijlocii. Așadar avem o gamă largă de investiții, dar Vodafone-Connex este cea mai semnificativă.

- Fără a dori să diminuăm meritele incontestabile ale colonelului Anthony Beattie, atașatul apărării, nu credeți că ar fi necesară numirea unui atașat naval la secția militară a ambasadei de la București? Care este punctul de vedere britanic asupra acestei chestiuni?

- Pentru mine contează mai mult calitatea oamenilor numiți în aceste funcții. Colonelul Anthony Beattie este un atașat

militar deosebit, foarte activ, cu solide cunoștințe și în domeniul naval. Din punctul meu de vedere nu avem nici o problemă în acest sens. În alte țări avem și atașați navali. Nu contează, pentru că în opinia mea un bun atașat militar trebuie să se descurce în toate cele trei domenii: terestru, aero sau naval. Nu cred că este o problemă faptul că nu avem un atașat naval la ambasada noastră din București.

- Pe timpul mandatului dumneavoastră ați luat de multe ori atitudine și v-ați exprimat tranșant punctul de vedere, secondat de cele mai multe ori de ambasada Statelor Unite la București, atunci când ați considerat că anumite decizii ale instituțiilor și organismelor politice se pot manifesta negativ în evoluția democratică a țării noastre sau pot afecta serios aderarea noastră la Uniunea Europeană. De unde această perseverență și „militantism” diplomatic?

- Am procedat astfel numai în domeniul luptei împotriva corupției. Eu cred că succesul luptei împotriva corupției este vital pentru viitorul României. Nu cred de asemenea, că România poate adera la Uniunea Europeană și în același timp să aibă un nivel ridicat al corupției în țară. Am vrut să sprijin eforturile depuse de Guvernul României, mai ales de ministrul justiției, și am vrut să ofer în același timp o expertiză britanică prin prezența celor 15 consilieri. De fapt am dorit să încurajez acest proces, să văd cum apar și rezultatele. Un alt aspect important este faptul că, atunci când România va deveni membru cu drepturi depline al Uniunii Europene, va primi un cec în valoare de 30 de miliarde de euro, cec care este plătit de noi, britanici, germani, francezi, etc. Acești



Excelența Sa Quinton Quayle, ambasadorul Regatului Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord în România, în timpul conferinței de presă susținută pe HMS St Albans pe data de 14 martie.



DV Day la bordul HMS St Albans. De la stânga la dreapta: Vam.dr. Gheorghe Marin, șeful Statului Major al Forțelor Navale, Ioan Ion secretarul de stat și șef al Departamentului pentru Armamente, Excelența Sa Quinton Quayle, ambasadorul Regatului Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord în România și Dănuț Culețu, prefectul județului Constanța.

- România merită să aibă succes. A parcurs un drum lung și dificil. După Revoluția din 1989 a urmat o perioadă foarte dură, cu multe sacrificii și mă bucur că acum viața românilor a devenit mai ușoară. Suntem foarte aproape de un moment cheie din istoria României și anume aderarea la Uniunea Europeană. Eu cred că românii trebuie să fie mai optimiști, trebuie să aveți mai multă încredere în dumneavoastră. Ați lucrat foarte mult, ați făcut sacrificii și vă aflați foarte aproape de momentul în care aceste eforturi vor fi răsplătite. Mă bucur și mesajul meu este să continuați reformele, astfel încât aderarea la Uniunea Europeană să fie un succes pe termen lung pentru România și pentru noi. Mă bucură buna cooperare care există între Marina Regală Britanică și Forțele Navale Române, există o bază solidă pentru această colaborare, am desfășurat exerciții comune și cred că există potențial în această direcție. Mă aștept la o colaborare bună și de durată cu Forțele Navale Române.

bani trebuie să fie utilizați în mod corect pentru dezvoltarea politică și economică a țării și nu să ajungă la unii oameni corupți. Din acest punct de vedere eu cred că intervenția sau contribuția, de orice natură, a unui ambasador este justificată. Am înregistrat o reacție pozitivă din partea oamenilor care cred că România trebuie să aibă o atitudine foarte hotărâtă împotriva corupției.

- „Europa de-abia începe să se trezească la realitatea faptului că, în puțin mai mult de zece luni, o nouă, foarte importantă graniță maritimă va deveni parte a Uniunii Europene.” Afirmația vă aparține și este o idee interesantă, dacă ne gândim că și Marea Britanie reprezintă granița maritimă occidentală a Uniunii Europene, după cum România va reprezenta, sperăm, granița maritimă orientală a Uniunii. Sunt România și Uniunea Europeană pregătite să facă față acestor provocări?

- Am mai afirmat că nu acordăm suficientă atenție importanței aderării României la Uniunea Europeană. Va fi o provocare și pentru noi. Am spus că România are nevoie de Uniunea Europeană, iar aceasta are nevoie și de România. Cred că Uniunea Europeană se va schimba puțin odată cu accesarea României, dar sunt convins că va fi un lucru pozitiv. Vor fi provocări și avantaje și pentru România și pentru noi dar în mare măsură sunt convins că va fi un succes.

- Ați devenit o figură populară pentru oamenii din România. Ce mesaj aveți pentru români în general și pentru marinarii din Forțele Navale Române în special?



Colonelul Anthony Beattie, atașatul apărării la ambasada britanică la București, în timpul conferinței de presă de la bordul fregatei HMS St Albans.



Ceremonia coborării pavilionului pe HMS St Albans. În dreapta, căpitan-comandorul Steve Dainton, comandantul navei.

Concluzii realiste, optimism moderat

Ședința de analiză a activității Statului Major al Forțelor Navale pe anul 2005 s-a desfășurat la București, joi, 16 martie, reunind personalul cu atribuții în conducerea, coordonarea, planificarea și punerea în aplicare a activităților din marină, precum și reprezentanți ai eșaloanelor superioare și ai celorlalte categorii de forțe. A fost prezent șeful Statului Major General, generalul dr. Eugen Bădălan.

Lt. col. ing. Leonard MOCANU

Activitatea propriu-zisă s-a întins pe durata a aproximativ 90 de minute și a constat într-o prezentare detaliată a problemelor, realizată de șeful Statului Major al Forțelor Navale, viceamiralul dr. Gheorghe Marin, care a cuprins indicatorii specifici, realizările, neîmplinirile, proiectele de viitor. Instrucția în Forțele Navale s-a desfășurat în concordanță cu obiectivele fiecărei misiuni specifice și cu obiectivele fiecărei unități. În holul de la intrarea în SMFN a fost organizată o expoziție de carte - fiind expuse cele mai recente apariții editoriale, având ca autori cadre din Forțele Navale -, unde șeful SMG s-a oprit preț de câteva minute, manifestându-și interesul pentru câteva lucrări.

Anul 2005 a constituit o premieră pentru Forțele Navale, procesul de instrucție aplicându-se pe misiuni, specific navelor de suprafață. Acest proces va fi generalizat pentru toate unitățile. Reducerile bugetare din anul 2005 au implicat redimensionarea planurilor cu principalele activități, acordându-se prioritate forțelor operaționalizate și celor destinate participării la misiuni și activități internaționale. Nu numai condițiile financiare și-au pus amprenta asupra derulării instrucției, anumiți factori naturali constituind adevărate „bariere” în îndeplinirea tuturor misiunilor. Este vorba în principal despre inundații și despre gripa aviară.

Renunțarea, începând cu 1 ianuarie 2005, la serviciul militar obligatoriu, a adus în fața Forțelor Navale o nouă provocare: operaționalizarea Centrului de Instrucție și crearea condițiilor pentru instruirea militarilor angajați pe bază de contract, ale căror cunoștințe profesionale la intrarea în armată erau printre cele mai scăzute.

În anul 2005 s-au executat cu navele de luptă 3 trageri de rachete navă-navă, 8 lansări de torpile antisubmarin și antinavă, 24 de lansări de bombe antisubmarin, 18 rachete antiaeriene. „Efortul a fost deosebit, dar aș vrea să spun și de ce am făcut acest efort: marea majoritate a echipajelor sunt constituite din personal fără experiență, iar această experiență nu putea fi dobândită numai prin exerciții la rece, ci și prin executarea de trageri și lansări. Am făcut lucrul acesta și a fost foarte util pentru noi, sunt convins de aceasta” – a concluzionat șeful SMFN expunerea la acest indicator.

Planificarea bugetului Forțelor Navale a trebuit să asigure îndeplinirea obiectivelor



Au fost prezenți, de la dreapta la stânga: general dr. Eugen Bădălan, șeful SMG, general-locotenent Gheorghe Catrina, șeful SMFA, general-locotenent dr. Ioan Sorin, șeful SMFT, general de brigadă dr. Bica Mihăilă, inspector general la Inspectoratul M.Ap.N.

conform următoarelor priorități: respectarea angajamentelor internaționale, realizarea unui management ridicat privind personalul și calitatea vieții, modernizarea tehnicii, achiziția de echipamente, gânduri mari, frumoase, dar care din anumite motive obiective nu s-au realizat în proporția prognozată. Însă în baza reducerii fondurilor bugetare cu 20%, s-au creat inducții negative, al căror rezultat a fost scăderea cu 73 % din necesarul de fonduri planificate pentru programele majore de achiziții. „Prin întreg sprijinul logistic nu vrem altceva decât să asigurăm atât mentenanța și starea de operativitate a navelor, cât și susținerea acestora în teatrele de operații. Navele, aflate aproape integral în stare de operativitate, datorează acest lucru în principal Bazei Navale, Centrului de Mentenanță și echipajelor, în cea mai mare parte echipajelor, profesionalismului acestora,” – a fost aprecierea șefului SMFN.

Statul Major al Forțelor Navale are o concepție clară de modernizare și dotare și a gândit planificarea fondurilor pe termen lung în vederea achiziționării unor nave vânătoare de mine și corvete, precum și a unor echipamente specifice.

Un accent deosebit a fost pus pe asigurarea compatibilității pregătirii și desfășurării operațiilor în conformitate cu standardele Alianței Nord-Atlantice. Unitățile de marină care participă la

misiuni sub pavilion NATO sunt evaluate de Componenta Maritimă a Alianței de la Napoli, iar rezultatele din ultimii ani au confirmat profesionalismul marinarilor români.

Starea disciplinară din unități a fost apreciată drept corespunzătoare, la fel ca și starea de spirit în Forțele Navale. Atitudinea personalului față de aspectele vieții și activității în unități este pozitivă. Însatisfacțiile personalului au la origine imposibilitatea asigurării locuințelor, nivelul salariilor în raport cu așteptările, nivelul scăzut al serviciilor medicale, lipsa de medicamente și lipsa unor reglementări privind statutul militarilor angajați pe bază de contract.

„Doresc să mulțumesc întregului personal din marină, comandanților de unități și prin aceștia membrilor echipajelor și personalului din subordine pentru modul în care s-au implicat, pentru că, deși pare de prisos a arăta, Forțele Navale nu pot rezolva problemele decât prin forța grupului”, – a conchis viceamiralul dr. Gheorghe Marin.

Planificată ultima între categoriile de forțe, analiza SMFN pe anul 2005 a prilejuit șefului SMG un moment de concluzii cu caracter general, dar jurnalistului, ca de altfel tuturor participanților, nu putea să-i scape următoarea apreciere: „În 2005 lucrurile în Forțele Navale au mers mai bine decât în 2004. Nu pot să nu constat acest lucru.”

Destine schimbate

Frumusețea și mirajul zborului



Text și foto: Căpitan ing. **Mihai Egorov**

De aproape cinci luni, opt tineri ofițeri de marină au schimbat costumul negru de ripstop, cu combinezonul de pilot. Un fax, care anunța că Forțele Navale vor să pregătească piloți pentru elicopterele fregatelor, a reprezentat pentru ei șansa de a-și schimba destinul. Au ales voluntar să devină piloți și își doresc să nu dezamăgească.

De la ofițer de marină la pilot de elicopter

Absolvise Academia Navală în 2003 și după cei cinci ani de pregătire a optat, la repartitie, pentru funcția de comandant al vedetei blindate 84, de la Tulcea. La mai puțin de un an, divizionul se desființează și este mutat ajutor al ofițerului cu evidența gradați-soldați, la compania transmisiuni de la Brăila. În 2005, se întoarce la Tulcea, odată cu reînființarea Divizionului 88 vedete fluviale, în funcția de comandant al vedetei fluviale 142. Era undeva prin luna august a anului 2005. La unitate ajunge un fax prin care erau informați că Forțele Navale caută tineri ofițeri, cu vârsta sub 26 ani, pentru a-i pregăti ca piloți pentru elicopterele ce urmau să intre în dotarea fregatelor. Împlinise 26 de ani în luna iulie. Până atunci nu a avut șansa să urce în elicopter. Nu s-a gândit să zboare și nu a visat la acest lucru decât poate în copilărie când mulți dintre noi ne doream să fim piloți. Nu avea mai multe informații despre ce ar face în viitoarea posibilă carieră, decât puținele date scrise în acea foaie de hirtie primită. Și totuși, noutatea domeniului l-a incitat, l-a provocat. Fără să stea mult pe gânduri, face un raport, alături

de alți colegi din unitate și din promoție, solicitând să participe la selecție. Nu întâmpină nici o piedică din partea conducerii unității (așa cum se întâmpla mai demult, când aproape fiecare era considerat o persoană indispensabilă unității și structurii respective), ba mai mult este sprijinit și nu pentru că ar fi vrut cineva să scape de el, ci pentru că factorii

Povestea locotenentului de marină Bogdan Curcă
nu începe la Boboc ...



de decizie au înțeles că tânărului ofițer i se oferea o oportunitate de a începe o nouă carieră. Probele au fost dificile. Un test medical care s-a desfășurat la Institutul Național de Medicină Aeronautică și Spațială „Gl. dr. av. Victor Anastasiu”, un test de limbă engleză și un interviu susținut la SMFN. Testele medicale au fost dure și obositoare, dar el își dorea să se afle printre cei opt marinari temerari, ce aveau să învețe tainele zborului pe elicopter. La finalul evaluării medicale, din cei 39 de candidați (2 renunțând din diverse motive) au rămas în cursă 15, din care 5 au căzut la testul de limbă engleză. Interviu a avut loc în prima decadă a lunii noiembrie, departajarea candidaților fiind greu de făcut. La sfârșitul lui noiembrie, s-au dat rezultatele și a avut bucuria să se afle printre cei opt aleși. Reușise. Nu știa ce-l așteaptă, nu știa dacă va putea face față acestei schimbări radicale din viața lui, dar a luat-o ca pe o provocare. Era convins că trebuia să-și demonstreze că poate. Se despărțea, aparent, pentru o perioadă de marină pentru a îmbrăca un combinezon de pilot.

Aceasta este pe scurt, povestea trecerii locotenentului de marină Bogdan Curcă, promoție 2003, de la o specialitate

de marină, în concordanță cu anii de instruire din Academia Navală, spre specialitatea de „pilot” pe elicopterele ambarcate pe fregate. Este povestea lui, dar este aproape povestea fiecăruia din cei opt ofițeri de marină aflați acum în pregătire la Școala de Aplicație pentru Forțele Aeriene „Aurel Vlaicu” de la Boboc. Alături de locotenentul Bogdan Curcă, ceilalți temerari sunt: locotenentul Ionuț Ursescu - promoție 2002-, aspirantul Emil Băncilă, aspirantul Radu-Mihai Liță, aspirantul Mircea Piticar, aspirantul Petre Pavlov, aspirantul Iulian Rotaru (toți din promoția 2004) și aspirantul Marcel Cîrnu - promoție 2005.

Provocare pentru marinari și aviatori

Pentru fiecare din cei opt, intrarea în serviciul Forțelor Navale Române a fregatelor *Regele Ferdinand* și *Regina Maria*, concepute să aibă elicopter la bord precum și înființarea Componentei Aeriene în cadrul Forțelor Navale, a reprezentat o șansă în a-și schimba destinul. Au ales voluntar să devină piloți, iar acum, își doresc să nu dezamăgească. „Era ceva inedit, care-ți conferea un alt viitor, mai sigur. Sunt deschis la nou, așa că am luat-o ca pe o provocare. Am luat testele, apoi totul a fost de la sine. Suntem cinci din promoție. Sper să nu dezamăgim încrederea pe care marina ne-a acordat-o”, ne-a precizat aspirantul Emil Băncilă, venit la Boboc, de la bordul dragorului maritim 29. „A fost un moment care trebuia exploatat de noi, cei mai



Foto: Dan Hageanu

O nouă zi de pregătire. Aspirantul Mircea Piticar la manșa elicopterului IAR-316 B Allouete.

tineri. Mi-am spus: de ce s-o facă alții și eu nu? Este altceva, este o meserie frumoasă, greoaie, cu multe satisfacții, o opțiune de viitor în Forțele Navale”, ne-a mărturisit și aspirantul Petre Pavlov, ajuns aici, de la Divizionul de corvete.

Transformarea ofițerilor de marină în „aspiranți” la brevetul de pilot de elicopter reprezintă o provocare și pentru Forțele Aeriene, după cum ne-a precizat generalul de flotilă aeriană Liviu Burhală, comandantul Școlii de Aplicație pentru Forțele Aeriene „Aurel Vlaicu”: „În primul rând pentru Școala de Aplicație este o



Instantaneu din timpul briefingului de dimineață, unde se stabilesc detaliile referitoare la condițiile de zbor, la exercițiile pe care le au de executat în ziua respectivă, viitorii piloți marinari. În rândul I, de la stânga la dreapta: aspirant Iulian Rotaru, căpitan (instructor de zbor) Mitică Docuz și locotenent Ionuț Ursescu.

misiune. N-a fost o surpriză pentru noi, mai degrabă o provocare, în sensul că piloții pe care-i pregătim pentru Forțele Navale sunt piloți oarecum pregătiți pe o filieră indirectă. Pe noi ne-au preocupat trei aspecte:



selecția, dacă a fost bine făcută, capacitățile lor de a-și însuși pilotajul, deci talentul și nu în ultimul rând, motivația. Sunt cele trei elemente care definesc atât începutul cât și

continuarea carierei de pilot. Spre surprinderea noastră plăcută, atât selecția cât și motivația sunt deosebit de puternice, de bine făcute, de viitor. Urmează ca acum, în cadrul procesului de instrucție să se transforme în capabilități. Cu siguranță că Școala de Aplicație și Forțele Aeriene, vor fi alături de Forțele Navale, pentru că deocamdată trebuie să fim foarte conștienți că ceea ce facem acum este doar un început. Noi nu formăm acum cu adevărat pilotul, noi formăm niște capabilități. El urmează să devină pilot în anii care vin. Pentru că pilot va deveni atunci când va executa întreaga gamă de misiuni specifice pentru acest elicopter navalizat și pentru Forțele Navale. Abia atunci vom putea spune că acești tineri care acum învață profesia asta vor deveni cu adevărat piloți. Și sunt convins că pe acest parcurs Forțele Navale își vor aduce aportul. Pentru că există anumite segmente de pregătire care vor fi făcute fie în Școala de Aplicație, fie într-o bază aeriană.”

Structura cursului

Început pe 5 decembrie 2005, cursul pentru „Însușirea cunoștințelor teoretice necesare personalului navigant și formarea deprinderilor de zbor în deplină siguranță pe elicopterele IAR-316B și IAR-330 SOCAT”, este structurat pe patru module. Primul modul a avut durata de trei luni și a constat în pregătirea teoretică, de specialitate și în cunoașterea elicopterului IAR-316B. După examenul de trecere la zbor, care a definitivat primul modul de pregătire, timp de patru luni, se desfășoară modulul al doilea, modul care cuprinde instruirea în zbor pe elicopterul IAR-316B, în volum de 100 de ore. Ambele module se desfășoară la Școala de Aplicație pentru Forțele Aeriene „Aurel Vlaicu”, de la Boboc. Următoarele două module au durata de 1,5 luni, respectiv 3,5 luni și se vor desfășura la Baza Aeriană de la Otopeni. Ele vor consta în pregătirea teoretică, de specialitate și în cunoașterea elicopterului IAR-330 SOCAT și respectiv în instruirea în zbor pe elicopterul IAR-330 SOCAT, în volum diferențiat de ore, 4 piloți urmând a zbura un număr de 75 de ore, iar ceilalți 20 de ore.

Vizită, la ei acasă

I-am găsit pe cei opt viitori piloți de elicopter, la Boboc, la începutul lunii aprilie. Au trecut cu brio de examenele de trecere la zbor și acum sunt la modulul doi, cel de instruire în zbor pe elicopterul IAR-316B. Miercuri 5 aprilie, o zi obișnuită de pregătire, o zi pe care am petrecut-o în mare parte alături de ei. Cum arată ea? „La 8 ne adunăm la escadrila de elicoptere. Facem pregătirea de dimineață, preliminară pentru zbor. Între 8.30-9 este briefingul. Aici, se stabilesc detaliile referitoare la condițiile de zbor, la exercițiile pe care le avem

de executat în ziua respectivă. Urmează, pregătirea personalului navigant în vederea desfășurării în bune condiții și în maximă securitate a misiunilor pe care le avem de executat în ziua respectivă. Apoi, îmbarcați într-unul din autobuzele unității, plecăm la aerodrom și în general la ora 10 începe zborul. El include zborul de verificare, zborul de cercetare meteorologică, controale făcute de instructori. Noi avem planificarea zborurilor cu o zi înainte și în general această activitate are loc până la orele 17-18, inclusiv sâmbăta. Zborul e dificil, nu atât prin prisma



faptului că stăm mult în aer, ci pentru că așteptăm să ne vină rândul să ne ridicăm elicopterele în aer. Astăzi eu sunt planificat

să fiu în aer la 13.30. Și așteptarea, este obositoare”, ne-a declarat unul dintre piloții marinari. Misiunile din acea zi? Executarea punctului fix, tur de pistă și un exercițiu dificil de simulare a autorotației, ca și cum motorul nu funcționează și elicopterul rămâne la latitudinea rotorului portant de a-i impune viteza și rotația necesară aterizării. În funcție de numărul de ore de zbor acumulat, fiecare pilot are planificate alte misiuni.

Aprecieri pozitive

„Forțele Navale au făcut o selecție foarte bună, iar cei opt viitori piloți sunt motivați.” Și afirmația nu ne aparține nouă, ci generalului de flotilă aeriană Liviu Burhală. Dincolo de orice urmă de formalism, toți cei care se ocupă de pregătirea și instruirea marinarilor, cu care am reușit să vorbim, au avut cuvinte de laudă la adresa lor, fiind surprinși de seriozitatea și tenacitatea de care dau dovadă în fiecare zi. Acomodarea în cadrul Școlii de Aplicație a fost rapidă pentru că volumul de cunoștințe care trebuia acumulat era foarte mare și timpul nu le-a fost aliat. Au avut o perioadă deosebit de densă, obositoare, de acumulări teoretice, cu un mare consum fizic și psihic, au trebuit să învețe în patru luni ceea ce în mod normal piloții pregătiți în Academia Forțelor Aeriene o fac în mai mulți ani, iar acum programul continuă să fie foarte încărcat. Și, așa cum ne-au precizat instructorii, este dificil să înveți să zbori pe două elicoptere diferite, în doar un an, caz care nu se întâlnește la colegii lor din Forțele Aeriene. Pentru ei, pentru tinerii ofițeri de marină care-și doresc să devină piloți, totul este nou, este o provocare. Au trecut la zbor și instructorii și cei care planifică programul de zbor, sunt în situația în care trebuie să le tempereze puțin, dorința de a zbura. Ei au planificate 100 de ore de zbor pe IAR-316B Allouette,



Foto: Dan Hageanu

Până să zboare, pregătirea piloților a inclus și ședințe practice de învățare a elicopterului. În prim plan, aspirantul Petre Pavlov.



Schimbul piloților la manșa elicopterului Allouette.

Și-a terminat ședința de zbor locotenentul Ionuț Ursescu, începe aspirantul Iulian Rotaru.

într-un timp relativ scurt, ceea ce implică un efort psiho-fizic și intelectual foarte mare. De aceea, acordă atenție, timpului de odihnă și hranei. Pentru că oricât ar părea de banal, odihna și hrana au un rol deosebit asupra activității pilotului din fiecare zi. Față de piloții pregătiți în Academia Forțelor Aeriene, care execută acest număr de ore pe perioada unor ani de pregătire, viitorii piloți marinari trebuie să facă acest lucru în doar patru luni.

Am fost curios să aflu cum a fost primul zbor. „Am simțit puțină teamă în prima parte a zborului, apoi încântare și relaxare. Temerile pe care le aveam nu erau întemeiate”, aprecia locotenentul Bogdan Curcă. „A fost ceva unic, să te înveți cu mediul aerian. A fost plăcut. Am simțit o trecere într-un alt mediu”, ne-a precizat și aspirantul Emil Băncilă.

În zbor ... alături de ei

Pentru câteva minute, m-am lăsat purtat de pasărea de oțel cu numărul 118, avându-l la manșă pe locotenentul Ionuț Ursescu și ca instructor pe căpitanul Mitică Docuz. Secvența de pregătire surprinsă de mine pe viu, a fost un zbor la punct fix, partea dificilă a începutului în tainele zborului pe elicopter, pentru că, cu 20 de ore de zbor efectuate, tot la început ești. Am rămas surprins de modul lin în care elicopterul a fost ridicat de la sol. Fără bruscări, fără corectări ale manevrelor din partea instructorului. Cu puține replici ale instructorului, locotenentul Ionuț Ursescu a executat în siguranță exercițiile planificate. „Am avut de executat decolarea și menținerea elicopterului la punct fix folosind urcare până la 50m și apoi o aterizare. Zborul este solicitant, dar



Locotenentul Ionuț Ursescu la manșa elicopterului IAR-316B Alouette cu numărul 118, avându-l ca instructor pe căpitanul Mitică Docuz. Secvența de pregătire surprinsă în timpul zborului la punct fix, partea dificilă a începutului în tainele zborului pe elicopter.

să fii în aer și să vezi totul de sus este foarte frumos,” ne-a precizat acesta.

Patrulând între Centrul de conducere a zborului și suprafața aerodromului, directorul de zbor, funcție îndeplinită în acea zi de comandantul patrului de elicoptere, locotenent-comandorul Daniel Radu, era atent la toate mișcările executate de cele trei elicoptere aflate în aer. Cu ochii spre cer, urmărindu-și elicopterele, și-a găsit



un răgaz pentru a ne spune cum se descurcă „marinarii” la curs și la manșă. „Urmărindu-i de-a lungul cursului, acești viitori piloți din cadrul Forțelor Navale, au dovedit cunoștințe tehnice solide. Noi i-am ajutat din punct de vedere al cunoașterii navigației aeriene și a celorlalte probleme legate de aviația militară. Pot afirma cu tărie, că acești opt piloți aflați în pregătire vor deveni piloți buni ai Forțelor Navale.”

Competiție fair-play

Dorința de a nu dezamăgi, dorința de a învăța cât mai repede și mai bine tainele zborului, dorința de a fi între cei patru cu un număr mai mare de ore de zbor pe IAR-330 SOCAT, îi face pe piloții marinari foarte atenți atât la ceea ce fac ei, cât și colegii lor. În așteptarea zborului, când se vor afla la manșă, sau după ce și-au condus elicopterul la aterizare, „marinarii” urmăresc cu atenție manevrele executate de colegi; cum aterizează X, cum a bruscăt elicopterul, Y. Competiția dintre ei se desfășoară în fiecare zi. Locotenent Bogdan Curcă: „Competiția dintre noi este fair-play. Totul

se vede în zbor. Punctajele ne sunt date de instructori, în funcție de cum zburăm, de cum ne descurcăm. Zburăm cu mai mulți instructori astfel încât păreri sunt obiective. Nu se poate ca unul dintre noi să fie avantajat, iar îndemânarea contează foarte mult.” „În zbor, nu se numără greșelile, se corectează”, ne-a precizat și locotenentul Ionuț Ursescu. „Acum la început - am 20 de ore de zbor - suntem cam la fel. Instructorii dau calificative și la examenul final vom ști care vor fi cei patru care vor zbura mai mult la Otopeni”, a menționat și aspirantul Emil Băncilă.

Marinarii veniți să se transforme în piloți de elicopter, au alături la acest modul de instruire în zbor pe IAR-316B, patru sublocotenenți, absolvenți ai Academiei Forțelor Aeriene de la Brașov, aflați la cursul de bază. Și ei au rămas surprinși de voința și motivația celor opt, de a reuși. Sublocotenent Cătălin Jaga: „În primul rând m-a surprins voința de care au dat dovadă. Având în vedere programul foarte încărcat pe care l-au avut, au reușit să treacă cu



brío examenele – ceea ce noi am făcut în patru ani în academie –, bănuiesc că le-a fost greu, dar mă bucur că au reușit. Sper ca peste ani să am ocazia să zbor alături de ei.”

Bucuroși de întâlnirea cu echipa Grupului Mass-Media al Forțelor Navale, cei opt ofițeri care au luat zborul ca pe o provocare, n-au uitat să mulțumească instructorilor pe care-i au, oamenii care le sunt aproape în fiecare zi, care-i învață tainele zborului și de la care au ce învăța. Profesioniștii de lângă ei, sunt căpitan-comandorii Petrișor Chibulcuteanu și Călin Avram, locotenenți-comandorii George Cristea, Daniel Radu, Ionel Popa, Dan Mateiu și căpitani Mitică Docuz și Dan Stan. Alături de aceștia, trebuie menționat și comandorul Tudorel Duță, șeful Centrului de conducere a Aviației din SMFN, cel care, după cum ne-au precizat cursanții, le-a acordat tot sprijinul în perioada de acomodare în Școala de Aplicație.

Relații publice la înălțimea zborului

Cu siguranță documentarea noastră la Școala de Aplicație pentru Forțele Aeriene „Aurel Vlaicu” de la Boboc, ar fi fost dificilă fără sprijinul ofițerului de relații publice al instituției, locotenent-comandorul Dan Hageanu. Prompt la orice solicitare a noastră, la care răspunsurile nu au fost clasicele, „nu se poate” sau „nu știu”, ci „hai să încercăm” sau „să dau niște telefoane să întreb”, locotenent-comandorul Dan Hageanu știe că de modul în care prezintă unitatea în care își desfășoară activitatea, depinde în mare măsură, imaginea ei. Am întâlnit la Școala de Aplicație pentru Forțele Aeriene „Aurel Vlaicu”, un profesionist în domeniul relațiilor publice, un om de la care o parte din ofițerii de relații publice din Forțele Navale ar trebui să învețe.

Așteptând examenul de brevetare

Ne-am despărțit de cei opt „marinari” de la Boboc, la capătul unei zile aglomerate de pregătire. Dacă totul decurge conform planului și vremea sau vremurile nu vor da peste cap programul zborurilor, ne vom reîntâlni cu ei la începutul lunii iulie. Atunci, la finalul celor 100 de ore de zbor pe elicopterul IAR-316B Alouette, ei vor avea de susținut examenul de brevetare, executând misiunile la „simplă comandă”. Până la momentul adevărului, departe de ruliul și tangajul navei, marinarii care vor trebui să-și strunească păsările de oțel ce vor fi ambarcate pe fregate, sunt ambițioși, strâng din dinți la fiecare antrenament, pentru că odată descoperită frumusețea zborului, acesta s-a transformat din provocare în pasiune. Au ales voluntar să-și schimbe destinul și să devină piloți de elicopter și își doresc să se ridice cel puțin la înălțimea lui, ... în zbor.



Foto: Dan Hageanu



Foto: Mihai Egorov

Tehnicieni de aviație în Forțele Navale

Oportunitatea de a începe o nouă carieră

Intrarea în serviciul Forțelor Navale Române a fregatelor *Regele Ferdinand* și *Regina Maria*, prevăzute să aibă elicoptere la bord, a impus necesitatea pregătirii unor piloți militari și a personalului tehnic de deservire a elicopterelor. Astfel, după ce opt maiștri militari s-au pregătit la Școala Militară de Maiștri și Subofițeri a Forțelor Aeriene „Traian Vuia” din localitatea Boboc, pentru a deveni controlori de zbor, din 6 martie, alți optsprezece maiștri militari din cadrul Forțelor Navale se află la un curs de pregătire.

Olivia BUCIOACĂ

Anul acesta sosirea primăverii a coincis cu începutul pregătirii, pe parcursul a patru luni, a optsprezece maiștri militari din cadrul Forțelor Navale, pentru următoarele specializări: radioelectronică de bord de aviație, armament, rachete, muniții de aviație și sisteme de lansare, electromecanică și automatizare de bord de aviație, aeronave și motoare de aviație. La SMFN s-a făcut o bază de selecție, pe specialități militare, pentru maiștri militari care pot urma cursurile de pregătire pe specialități de aviație. Cei optsprezece maiștri au ales această nouă specializare, iar pentru a putea fi acceptați la aceste cursuri au susținut în prealabil, la Institutul Național de Medicină Aeronautică și Spațială „Gl. dr.av. Victor Anastasiu” din București, teste medicale.

Cursul de pregătire este structurat în două module principale respectiv, un modul de pregătire tehnico-științifică, modul în care, în afara actualizării cunoștințelor din domeniu a fost inclusă și asimilarea terminologiei specifice în limba engleză, iar cel de-al doilea reprezentând pregătirea de specialitate. Această structură a fost stabilită de Școala Militară de Maiștri și Subofițeri a Forțelor Aeriene împreună cu reprezentanți ai Forțelor Navale, astfel

încât să corespundă pe deplin cerințelor necesare formării abilităților și îndeplinirii atribuțiilor. În alcătuirea programei cursului s-a avut în vedere faptul că maiștri militari sosiți de la Forțele Navale au o pregătire anterioară în domeniu.

După asimilarea temeinică a cunoștințelor de specialitate, fiecare curs este finalizat prin susținerea unei verificări care de fiecare dată a confirmat competențele cursanților, aspect certificat și de locțiitorul comandantului Școlii Militare de Maiștri și Subofițeri a Forțelor Aeriene „Traian Vuia”, comandorul Constantin Dascălu: „Forțele Navale ne-au trimis oameni de foarte bună calitate. La modulele de pregătire tehnico-științifică, cu toată exigența noastră, a trebuit să-i apreciem pe toți cu nota maximă.”

Certificatul de absolvire este eliberat de Școala Militară de Maiștri și Subofițeri a Forțelor Aeriene, însă pregătirea nu se încheie odată cu finalizarea cursurilor acestei școli, ea continuând în baza aeriană de la Otopeni și la IAR Ghimbav Brașov pe domenii stricte funcțiilor în care absolvenții vor fi încadrați.



Am avut curiozitatea de a asista la o oră din cursul de radioelectronică de bord de aviație și am fost interesați să aflăm ce i-a determinat pe maiștri militari să opteze pentru această pregătire pe specialități specifice aviației: „asigurarea unei solide cariere militare, comportă permanent provocări așa cum este și aceasta, adaptare la nou și disponibilitate” ne-a răspuns maestrul militar clasa a V-a Anca Aron de la Divizionul corvete. Mulțumit de modul în care este organizat și structurat cursul, de noțiunile și informațiile pe care și le însușesc deopotrivă utile și actuale maestrul militar clasa a II-a Dan Cristea de la Divizionul scafandri a concluzionat: „aceste cursuri reprezintă o etapă în pregătirea noastră ca viitori specialiști”. Și au dreptate, este doar o primă etapă în obținerea unei calificări de maestru militar de aviație, întrucât vor face un curs teoretic și practic pentru trecerea la exploatarea elicopterului IAR 330 PUMA SOCAT, pe o perioadă de o lună și jumătate, urmând ca la Brașov să participe la un curs intensiv pentru exploatarea elicopterului IAR 330 PUMA navalizat.

Prin interesul pe care l-au manifestat pentru aviație, prin conștientizarea unei mari responsabilități pe care și-au asumat-o în momentul în care au optat pentru una dintre specializări și prin dăruirea pentru studiu suntem siguri că cei 18 maiștri militari vor face totul pentru a-și îndeplini datoria. ■

Pentru cine scriem

Revista

MARINA ROMÂNĂ la Tulcea

Bogdan DINU

La sfârșitul lunii martie a avut loc prima întâlnire a Grupului Mass-Media al Forțelor Navale cu cititorii. Desfășurată la Tulcea, pe Dana militară, întâlnirea a prilejuit un schimb de idei, un dialog deschis, spontan, între cei care „scriu” revista și cei care o citesc, care sunt beneficiarii produselor noastre, adică tocmai cei care sunt singurii critici care contează pentru noi. Întâlnirea cu cititorii – un concept considerat de unii, în ignoranța lor, de sorginte comunistă – reprezintă de fapt „barometrul” nostru jurnalistic, feedback-ul de care avem nevoie.



Dorim să permanentizăm aceste întâlniri cu cititorii, chiar să lansăm fiecare număr de revistă în cât mai multe gamizoane de marină, atâtea câte mai sunt, la Dunăre sau la Mare, sau în diferite unități și nave ale Forțelor Navale. De data aceasta am ales Tulcea, deoarece o parte considerabilă a paginilor primului număr pe anul acesta erau consacrate marinarilor militari de la Dunăre, navelor auxiliare care chiar în aceste zile continuă să lucreze în folosul comunității din cauza inundațiilor din această primăvară. Întâmplarea a făcut ca la întâlnirea noastră să fie prezent un număr mare de salariați civili (datorită specificului Secției Logistice Fluviale Tulcea) și multe din discuțiile noastre să fie canalizate pe acest făgaș. Am reținut problema statutului salariaților civili din Ministerul Apărării Naționale sau a grupelor de muncă. Chiar dacă ele nu pot fi rezolvate de Grupul Mass-Media al Forțelor Navale, ne bucură faptul că oamenii cred totuși că presa militară de marină încă le mai poate mediatiza doleanțele. Doriința lor de a scrie

și despre ei, salariații civili în general, se va realiza în viitor, inclusiv, probabil, prin apariția unei rubrici rezervată lor (chiar dacă nu dorim să „rubricizăm” revista prin pagini rezervate ofițerilor, subofițerilor și salariaților civili, numărul acestora din urmă din Forțele Navale, existența lor chiar, ne obligă să studiem ideea, în ciuda „reacțiilor” unora din Forțele Navale). Numărul mic de reviste care ajunge la Tulcea a fost un alt subiect de discuție. Difuzarea revistei – o altă problemă „spinoasă” și perfectibilă – se face pe baza unui tabel avizat de SMFN. Probabil că niciodată nu vor fi suficiente reviste care să ajungă la fiecare angajat din Forțele Navale. Un sistem de abonamente

ar fi un argument pentru mărirea tirajului. În prezent, revista noastră are cel mai mare tiraj dintre toate revistele editate de categoriile de forțe armate. Ne-au bucurat și aprecierile prefectului de Tulcea, Lefter Chirică, la adresa revistei noastre. Din păcate unii din subalternii domniei sale încă mai cred că Armata, Forțele Navale în cazul de față, ar trebui să suplinească tot ceea ce autoritățile locale nu pot (nu știu sau nu vor) să facă, ducând probabil dorul vremurilor în care Armata era doar o uriașă forță de muncă neplătită, bună doar să spargă gheața pe Dunăre sau să moară pe șantierele patriei. Prin natura misiunilor noastre am ajuns să ducem revista cu RHIB-ul și la navele care se aflau pe mare pentru mai multe zile. Am constatat că revista este tot mai citită, că marinarii „se caută” în paginile ei, că apare chiar o competiție timidă între navele și unitățile Forțelor Navale pentru a fi prezenți, într-un fel sau altul în revistă. E un semn bun, iar noi vom continua să realizăm o revistă în care să se regăsească toți cei care lucrează în Forțele Navale Române. ■



600 de jurnaliști ... 1000 de fotografi ... O singură armă ...

Am întâlnit la bordul lui *USS Porter* și doi jurnaliști militari de marină, ambarcați special pentru mediatizarea acestei misiuni în Marea Neagră. Este vorba de „navy journalist 1-st class” Eric Brown, 37 de ani, care lucrează în cadrul departamentului de relații publice din Flota a VI-a de la Napoli și de James Bournes de la baza din Sigonella de la American Forces Network. Din „schimbul de experiență” realizat ad-hoc au reieșit câteva concluzii interesante. PO1 Eric Brown este ziarist militar și realizează produse pentru presa scrisă, internet și televiziune. Realizează și fotografii, fără a fi însă un profesionist. Evident, există diferențe mari între presa noastră de marină și cea din U.S.Navy, datorate dimensiunilor celor două marine, mijloacelor materiale și resurselor, concepției și politicii editoriale. Ziaristul militar american își exercită doar profesia și este separat complet de toate celelalte sarcini administrative sau tehnice care la noi sufocă încă activitatea editorială. Diferențele sunt mari și în abordarea publicistică. Orice știre sau material de televiziune la ei nu depășește 90 de secunde, iar unele genuri publicistice cum ar fi reportajul, ancheta jurnalistică sau articolele de opinie, ca și orice accent critic de altfel, lipsesc cu desăvârșire (fapt care îi determină pe marinarii nemulțumiți să scrie ziarului Navy News care nu aparține de U.S.Navy). L-am rugat pe Eric Brown să menționeze calitățile necesare unui jurnalist militar de marină: „Evident, *abilități pentru redactarea unui text, pentru organizarea timpului și activităților; trebuie să aibă o minte iscoditoare, să fie o persoană sociabilă pentru a interacționa și a-i putea înțelege pe ceilalți, trebuie să fie motivat, dedicat profesiei și să-i placă meseria pe care o face.*” PO3 James Bournes este ceea ce noi am numi operator imagine, dar realizează și textele pentru scurtele știri sau ceea ce ei numesc reportaje, difuzate de postul de televiziune al bazei americane Sigonella sau în rețeaua AFN. În U.S.Navy lucrează aproximativ 600 de jurnaliști și peste 1000 de fotografi. Și când te gândești că în Forțele Navale Române nu există prevăzut în stat nici măcar un fotograf ... Din vara aceasta vor dispărea toate specializările media (și însemnele respective) din U.S.Navy (fotograf, jurnalist, cameraman, etc) și vor fi înlocuite cu una singură, specialist mass-media, și un nou însemn, fără a afecta solda sau statutul celor care lucrează în domeniu. Probabil doar doriința de comasare a numeroaselor specialități existente a condus la această decizie și la un singur însemn de armă. E și presa militară o armă, nu-i așa?

La Academia Navală „Mircea cel Bătrân”

Granturile – o necesitate a învățământului european

despre cercetarea științifică care aduce fonduri instituției

Text și foto: Căpitan ing. **Mihai EGOROV**

Ce este și cum se câștigă un grant?

Cercetarea științifică reprezintă un aspect important al activității unei instituții de învățământ superior. Dincolo de rezultatele muncii de cercetare, programele și contractele de cercetare la care participă și Academia Navală „Mircea cel Bătrân” aduc fonduri instituției. Iar o instituție are vizibilitate și rezistă, dacă este prinsă în marile planuri, proiecte și competiții naționale din domeniul cercetării, dacă participă la competițiile de granturi. Grantul reprezintă o formă specifică de finanțare, pe baze competitive, a temelor de cercetare științifică de interes național, cu un pronunțat caracter de originalitate. Este de fapt, o sumă de bani nerambursabilă, care se acordă unei echipe de cercetare dintr-o instituție de învățământ superior acreditată pentru realizarea, într-o perioadă de timp determinată, a unei activități de cercetare științifică. Grantul poate asigura inclusiv finanțarea unor activități conexe activității de cercetare (procurarea de echipament de cercetare, realizarea de publicații sau brevetarea rezultatelor cercetării,

comunicări științifice, burse de cercetare etc.). Durata medie în care se derulează un grant este de 1-2 ani, iar principiul acordării acestora este competiția la nivel național.

Marile proiecte de cercetare sunt finanțate din fondurile Ministerului Educației și Cercetării, prin CNCIS (Consiliul Național al Cercetării Științifice din Învățământul Superior) și din fondurile Academiei Române. Când se lansează, fiecare competiție de granturi are un regulament propriu, afișând și criteriile de selecție. În funcție de aceste criterii se configurează tematica și consorțiul (1-2 sau mai mulți parteneri). Sunt competiții în care se punctează existența, în colectiv, a studenților sau a unui agent economic. Procesul de obținere al unui grant are, în general, următoarele etape: se stabilește tema proiectului de cercetare, se stabilește colectivul de lucru la acea temă, se completează formularul care se trimite pe Internet instituției finanțatoare. Aici, în funcție de punctele obținute, se stabilește eligibilitatea proiectelor, după care proiectul este evaluat atât la nivelul experților cât și la nivelul comisiilor de specialitate. După ce proiectul depus este aprobat spre finanțare, se semnează contractul de finanțare, se acordă prima tranșă

din suma totală acordată ca finanțare nerambursabilă și se începe activitatea proiectului. Beneficiarul realizează rapoarte periodice, care sunt remise spre analiză și aprobare, finanțatorului. În urma aprobării rapoartelor periodice, sunt acordate celelalte tranșe din suma totală. Finanțatorul poate efectua verificări la locul de desfășurare a proiectului; informațiile obținute astfel, vor fi utilizate în evaluarea proiectului. Cam acestea ar fi tehnic, etapele obținerii și derulării unui grant.

Începutul granturilor în ANMB

Am încercat, într-un dialog cu factorii implicați în cercetarea științifică din Academia Navală „Mircea cel Bătrân”, să aflăm ce reprezintă granturile pentru instituție, care a fost începutul lor și mai ales, care este stadiul cercetării științifice în această instituție de învățământ.

Cpt.cdor.conf.univ.dr.ing. Vergil Chițac, prorector Academia Navală „Mircea cel Bătrân”: „Pentru noi, granturile reprezintă o componentă esențială a activității de cercetare științifică universitară, un mijloc de dezvoltare a bazei materiale, un mijloc de perfecționare a cadrelor didactice în

domeniile lor de expertiză și bineînțeles un mijloc de angrenare a studenților care au veleități în acest domeniu. Că sunt contracte de cercetare la care noi participăm din planuri ale Ministerului Educației, că sunt simple contracte cu mediul economic-social din zonă, ele sunt deosebit de importante pentru noi deoarece aduc bani.”

Pentru a putea participa la unele granturi, la unele teme de cercetare, trebuie ca în instituții să existe un centru de cercetare. La nivelul Academiei Navale funcționează două astfel de centre de cercetare subordonate Consiliului Științific al Academiei, unul de „Sisteme integrate electroenergetice, de armament, navigație și comunicații navale”, pe lângă Facultatea de Marină Militară și condus de contraamiral(r) prof.univ.dr.ing. Dumitru Nanu, iar celălalt de „Optimizarea funcționării mașinilor și instalațiilor navale și portuare în contextul prevenirii poluării mediului marin”, arondat pe lângă Facultatea de Marină Civilă, al cărui director este prof.univ.dr.ing. Traian Florea. „Vrem ca aceste contracte să le derulăm prin centrele de cercetare pentru a le îmbunătăți și pentru ca la următoarea evaluare să obținem puncte în plus. Tendința este ca aceste



centre de cercetare să devină centre de excelență”, ne-a precizat prorectorul Academiei Navale. Cele două centre au fost acreditate în 2004.

Începutul proiectelor de granturi la care a participat și Academia Navală “Mircea cel Bătrân” a fost timid. El s-a produs abia în anul 2003, când la sesiunea de comunicări științifice desfășurată la Academia Română, lucrarea prezentată de cpt.cdor.conf.univ.dr.ing. Gheorghe Samoilescu a suscitat interesul celor de la Universitatea Politehnică București și ICPE București. După întâlnirile cu factorii de răspundere din cele două instituții, a fost stabilită ca temă de cercetare, „reducerea amprentei magnetice a navei militare în scopul protecției împotriva câmpurilor de mine marine”. Colectivul de cercetare al primului grant la care a participat Academia Navală a fost format din: viceamiral dr. Gheorghe Marin - în acea perioadă, contraamiral dr., rectorul

Academiei Navale -, contraamiral(r) prof. univ.dr.ing. Dumitru Nanu, cpt.cdor.conf. univ.dr.ing. Gheorghe Samoilescu, prof. univ.dr.ing. Alexandru Sotir, comandor(r) conf. univ. dr. ing. Mircea Constantinescu, lect. univ.dr. Popoviciu Ioan și căpitan asist. univ.drd.ing. Vasile Solcanu. Cpt.cdor.conf.univ.dr.ing. Gheorghe Samoilescu, secretar științific al Academiei Navale: „Grantul s-a finalizat pe 30 noiembrie 2005. Valoarea contractului a fost de 54.000 RON. Asta a făcut ca în 2004, Academia Navală să obțină pentru prima dată din cercetare 5.000 RON. Restul de bani au venit în 2005. Acest grant nu s-ar fi realizat fără sprijinul rectorului de atunci, viceamiral dr. Gheorghe Marin, care ne-a ajutat foarte mult în obținerea unor rezultate reale pentru prima oară în Forțele Navale.” În perioada derulării grantului s-au făcut cercetări și măsurători experimentale la navele militare din Mangalia, s-au întocmit documentațiile respective, iar în urma cercetării a fost publicată o carte. Teme din cercetare, au făcut obiectul unor proiecte de licență pentru studenții de la Facultatea de Marină Militară și al unor comunicări științifice în cadrul instituției.

Trecând peste reușita debutului

Reușita primului grant precum și obținerea primilor bani din cercetare în Academia Navală “Mircea cel Bătrân”, au făcut ca în 2004, cadrele didactice să fie interesate și să participe la competițiile de granturi cu mai multe proiecte. A fost câștigat un grant în cadrul Programului Național CERES (Cercetare fundamentală de interes socio-economic și cultural), care se va finaliza pe 30 iulie 2006. Valoarea acestui grant, care are ca temă, „mijloace de protecție complexă la interferența electromagnetică pe nave militare”, este de 50.000 RON. În anul 2005 s-au obținut 16.000 RON pentru fazele 2 și 3 din proiect, s-au efectuat măsurători la bordul navei Mărășești, împreună cu Universitatea Ovidius și Centrul de Cercetare de la Clinceni. Din fondurile grantului s-au achiziționat cărți tehnice de specialitate, calculatoare, programul COSMOS - pentru simularea câmpurilor electromagnetice, s-a cumpărat un senzor pentru măsurarea câmpurilor electromagnetice care completează aparatura de la fregata Mărășești. „Sperăm ca rezultatul final să se materializeze în realizarea, la nivel de eșantioane pentru început, a unor mijloace de protecție de tip costume, prelate, panouri



electromagnetice pentru personalul de la bord și pentru instalații, astfel încât să fie protejate la densitățile mari de câmp electromagnetic care sunt pe nave, oamenii să poată fi protejați și să li se poată asigura sănătatea pe termen lung. În această vară vom avea o nouă serie de măsurători unde vom folosi și astfel de eșantioane de protecție, astfel încât să putem calcula atenuările care apar și să vedem măsura în care calculele teoretice au fost verificate prin realizările practice concrete”, ne-a precizat prof.univ.dr.ing. Alexandru Sotir, membru în colectivul grantului.

Consortii pentru granturi NATO

Rățiunea programelor naționale de cercetare, este de a pune în legătură diferite instituții de învățământ superior și de cercetare științifică care au același domeniu de activitate. Aceasta a reprezentat premisa constituirii instituțiilor militare de învățământ superior într-un consorțiu, care a participat la competiția de granturi din cadrul Programului Național SECURITATE. Cpt.cdor.conf. univ.dr.ing. Gheorghe Samoilescu: „În 2005 am reușit să obținem la Programul Național SECURITATE, 4 granturi, la unul Academia Navală fiind conducător de proiect. De asemenea, suntem angrenați într-o cercetare deosebită privind energia neconvențională fiind implicați în grantul „sistem cu autonomie energetică destinată supravegherii paselor de trecere de pe șenalul navigabil fluvial”, proiect care este la granița dintre activitatea civilă și activitatea militară. În general grantul merge pe partea civilă privind



automatizarea sistemului de supraveghere pe Dunăre, dar este un început și pentru dezvoltarea cercetării pe plan militar. Asta ne-a permis, ca în iulie 2005 să începem procesul de întâlnire cu celelalte instituții de învățământ superior, pentru participarea la granturile NATO. Acum suntem în colaborare cu Academia Navală din Tuzla, Turcia și sper ca în iulie și noiembrie, împreună cu partenerii turci să participăm cu două propuneri la granturile NATO.”

Primul grant la Academia Română

Rezultatul unei bune funcționări a centrului de cercetare arondat Facultății de Marină Militară, l-a reprezentat obținerea unui grant, ca și conducător de proiect, la Academia Română, cu tema „cercetări privind posibilitățile de dezvoltare a unor aplicații navale hidroelectromagnetice în apa de mare”. Chiar dacă fondurile la granturile Academiei Române, sunt mici, beneficiile de imagine pentru Academia Navală sunt mari. „Aici e vorba de reprezentativitate. Suma pe anul trecut a fost de doar 1.500 RON. Dacă nu judecăm



în termeni financiari, este însă primul grant câștigat de Academia Navală, în calitate de conducător de proiect, iar la nivelul Academiei Române reprezintă un brand de firmă pentru Academia Navală. Cu banii obținuți s-au confecționat niște electromagneți cu conductoare de diverse dimensiuni cu care s-au făcut o parte din cercetările pentru cele două faze de anul trecut și cu care urmează să se continue și fazele de anul acesta”, ne-a menționat directorul de proiect al grantului, cpt.cdor. conf.univ.dr. Vasile Dobref.

Experiența dobândită în participarea la proiectele de granturi a făcut ca în anul 2005, Academia Navală să participe la programul CEEX (Cercetare de Excelență), care din punct de vedere financiar este foarte avantajos. Programul Cercetare de Excelență - CEEX, are caracter multianual și se derulează în perioada 2005-2008. Proiectele începute în 2005, în care Academia Navală este partener, aduc instituției un beneficiu financiar considerabil. Astfel, din fondurile obținute la cele două granturi finalizate sau aflate în derulare la Centrul de cercetare de pe lângă Facultatea de Marină Civilă, au fost achiziționate o serie de materiale pentru dotarea poligonului de vitalitate. De asemenea, o parte din aceste fonduri au completat sumele necesare achiziționării simulatorului pentru compartimentul mașini al unui petrolier de 180.000 tdw, simulator instalat în laboratoarele catedrei de Mașini și instalații navale. Cadrele didactice din colectivele de cercetare ale acestor granturi au acceptat să nu fie plătite pentru munca depusă.

Competițiile din 2006

În competiția de granturi din 2006, Academia Navală, prin cele două Centre de cercetare, a trimis teme de cercetare la programul CEEX și mai multe proiecte în competiția CNCIS, procesul de selecție fiind în curs de derulare. Unul din proiectele aflate în concurs prevede construirea unui model experimental de acționare a instalației de încărcare-descărcare la nava Albatros cu control vectorial. „Academia nu are baza materială și nici competența necesară, în acest domeniu, pentru a duce acest proiect până la faza de performanță, astfel încât am realizat acest consorțiu cu Universitatea Politehnică Timișoara. Dacă reușește acest grant, din fonduri, vom lua convectoarele statice și în plus, toată cercetarea pentru implementarea asta, experimentele se vor plăti pe banii grantului, deci va fi un câștig”, ne-a precizat cpt.cdor. conf.univ. dr. Vasile Dobref.

Academia Navală are de asemenea, cinci proiecte de cercetare propuse pentru Planul sectorial de cercetare-dezvoltare pentru tehnică și tehnologiile militare. Printr-unul din aceste proiecte, s-a prevăzut amenajarea unui laborator complex de cercetare științifică. Asta și pentru că se întâmpină dificultăți în realizarea anumitor măsurători de laborator, pentru realizarea cărora, o parte din banii granturilor sunt dirijați către colaboratori.

În cadrul colectivelor granturilor sunt incluși și studenți pentru care, respectivul proiect obține un număr de puncte. În prezent în Academia Navală, 11 studenți sunt cooptați în colectivele de cercetare ale granturilor derulate de Centrul de

cercetare de pe lângă Facultatea de Marină Militară.

Interes din partea profesorilor ?!

Modul de implicare a cadrelor didactice din academie la programele de cercetare este un aspect care nu trebuie neglijat. Pentru că ei sunt primii care ar trebui motivați și interesați să participe la cercetarea științifică. Nu vrem să tragem noi concluzii dacă participarea și implicarea profesorilor în granturi este suficient de mare, pentru că nu acesta este subiectul acestui articol. „Trebuie să ne raportăm la dimensiunile instituției. Nu ne putem compara cu instituții care au atâtea facultăți, multe catedre și mulți profesori aferenți lor. Nu putem compara bugetul de timp al nostru cu cei care sunt doar pentru învățământ și care au doar două săptămâni pentru practică și în rest fac cercetare. Dacă luăm toate resursele din academie, cred că este mult ce s-a realizat până acum și mă refer în mod deosebit la catedră, unde sunt 15 oameni și toată lumea este angrenată în aceste proiecte, pe rol și cele propuse”, ne-a precizat cpt.cdor. conf.univ.dr. Vasile Dobref, șeful catedrei Electrotehnică, comunicații și armament naval, cea care este implicată în mai mult de jumătate din proiectele de granturi propuse sau în derulare. Iar Academia Navală are, exceptând Departamentul de limbi străine, șase catedre.

„Până acum vreo doi ani, profesorii nu știau ce este cu aceste granturi. Acum, în marea lor majoritate, sunt motivați să participe la ele. Dar, paradoxal, la nivelul Centrului pe care-l conduc, deși

Utilizarea fondurilor obținute din cercetare. Instantaneu din timpul cuplării electromagneților pentru alimentarea dispozitivului experimental de încercări hidroelectromagnetice. În prin plan, Mm.II Deliu Florin.



aproape toate cadrele didactice sunt angrenate în granturi, ele participă la granturile altor instituții de învățământ și nu ale academiei Navale. Dacă punem problema din punct de vedere al modului



în care granturile sunt luate în considerare în cadrul instituției, nu apar decât câteva granturi (două) în care este angrenat centrul nostru. La competițiile de granturi din 2006, cadrele didactice din centrul nostru s-au implicat în proiectele

de granturi ale academiei, fiind înaintate spre aprobare mai multe proiecte. Dacă luăm în considerare modul în care cadrele didactice sunt apreciate la nivelul Ministerului Educației și Cercetării pentru participarea la proiectele individuale de grant, atunci avem multe granturi în derulare la centrul de cercetare. Trebuie să existe o corelare și academia ar trebui să ia în considerare aceste granturi”, ne-a precizat prof.univ.dr.ing. Traian Florea, directorul centrului de cercetare „Optimizarea funcționării mașinilor și instalațiilor navale și portuare în contextul prevenirii poluării mediului marin”, arondat pe lângă Facultatea de Marină Civilă.

Trebuie să facem precizarea că, așa cum ne-a precizat secretarul științific al academiei, problema participării individuale a cadrelor didactice la programele de granturi a fost analizată și dezbătută atât în cadrul Senatului Academiei cât și în cadrul Consiliului Științific al Academiei Navale. În aceste foruri, s-a hotărât ca aceste granturi (care nu aduc beneficii directe academiei) să nu fie luate în calcul atunci când se analizează participarea

cadrelor didactice la programele de cercetare, iar acestea să fie motivate să participe la granturi ale Academiei Navale, cele care în final dau vizibilitate cercetării științifice în cadrul instituției.

Cpt.cdor.conf.univ.dr.ing. Gheorghe Samoilescu, secretar științific al Academiei Navale: „Este dificil să răspund la întrebarea, dacă sunt interesate cadrele didactice să participe la granturi. Față de numărul de cadre didactice din Academie, cei care se implică în cercetare sunt foarte puțini. Catedra de electrotehnică, comunicații și armament naval are peste 80% din granturile Academiei. Mai sunt doar două catedre care s-au implicat în granturi. Începând din 2005 Departamentul de Limbi străine a intrat în programul SOCRATES, de nivel european. La centrul de cercetare pe domeniul electrotehnic stăm foarte bine, la cel de-al doilea, pe probleme de instalații mecanice, avem doar două granturi obținute cu fonduri mici. Ca procent, doar 35-40% din cadrele didactice participă la cercetare. E un minus. Avem cadre care s-au ocupat foarte mult de cercetare și cadre care n-au pus nici un accent pe cercetare.”

Veniturile obținute din participarea la granturi pot ajunge la maxim 900 E pe lună, în funcție și de valoarea grantului, dar așa cum am aflat de la interlocutori, veniturile obținute de cadrele didactice din Academia Navală sunt mult mai mici. Uneori, munca acestora este neretribuită, fondurile obținute fiind utilizate pentru îmbunătățirea bazei materiale. Dar, deciziile, ca la anumite granturi cadrele didactice să nu fie plătite au fost luate la nivelul centrelor de cercetare, după consultarea participanților la acele proiecte. La granturile la care cadrele didactice participă individual, nefiind angrenată și academia, sumele obținute sunt dirijate în mare măsură, după

cum ne-a precizat prof.univ.dr.ing. Traian Florea, pentru plata cadrelor didactice și nu pentru achiziții de materiale. Este poate și una din cauzele implicării mai reduse a cadrelor didactice în cercetare (în cadrul academiei), în condițiile în care efortul acestora la întocmirea dosarului de grant sau în realizarea cercetărilor aferente grantului până la termenul stabilit (pentru orice depășire a termenului de predare a rapoartelor de cercetare, se plătesc penalizări mari) nu pot fi cuantificate în ore.

Cercetarea într-un trend ascendent

Cu certitudine sunt progrese evidente la nivelul cercetării științifice în academia navală, pentru că implicarea mai redusă a unor cadre didactice este suplinită de efortul altora de a participa la mai multe proiecte de granturi. Dacă în urmă cu trei ani instituția nu obținea nimic din cercetare, în 2004, au fost obținuți 5.000 RON, în 2005 s-au obținut

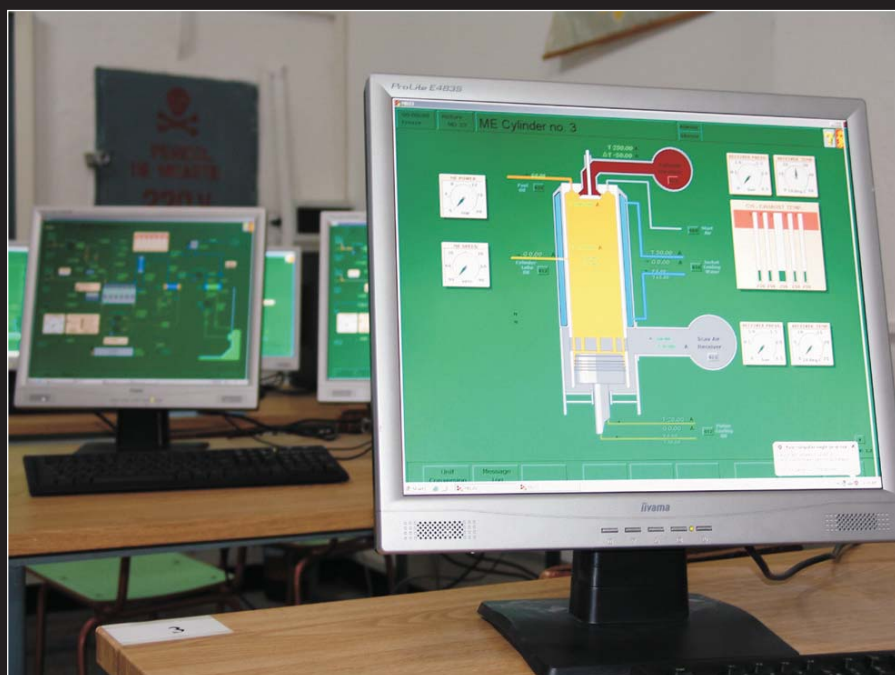


Standul experimental pentru acționarea electrică directă a unei instalații navale de guvernare activă.

venituri de 100.000 RON, iar acum există contracte în derulare de 800.000 RON. „Ne-am implicat mult și am apărut în Cartea albă a cercetării științifice din România. Această implicare este benefică și un lucru foarte bun este că am reușit să obținem granturi cu mediul economic. Avem cadre din academie care au obținut contracte cu mediul economic cu sume de la 5.000 RON la 32.000 RON”, menționa cpt.cdor.conf.univ.dr.ing. Gheorghe Samoilescu.

Dincolo de părerile uneori divergente ale cadrelor didactice din cele două centre de cercetare, dincolo uneori de lipsa de motivație a unor cadre didactice (cel puțin pentru participarea la granturi ale Academiei Navale), de faptul că necesită o muncă și un efort suplimentar (remunerat însă, chiar dacă uneori cu sume mai mult decât modice), câștigul participării la competițiile de granturi este atât la nivelul colectivelor de cercetători, cât și al instituției ca atare. În condițiile în care concurența pe piața educațională este din ce în ce mai mare, în condițiile în care fondurile aduse instituției prin aceste proiecte de granturi nu sunt deloc de neglijat, prezența colectivelor din Academia Navală „Mircea cel Bătrân” în concursurile de granturi este o necesitate. Iar vizibilitatea propriei instituții, ar putea ține uneori loc, măcar de ... motivație.

Simulator al unui petrolier de 180.000 tdw., instalat în laboratoarele catedrei de Mașini și instalații navale



**„Câteva amintiri din viața mea
și cu deosebire din adiacența mea cu Marina”,**

Contraamiral Mișu C. Petrovici

**„Trecut în cadru disponibil” la doar 47 de ani prin „reducerea efectivelor Armatei Române”,
arestat și anchetat timp de șapte luni fără nici o explicație**

dr. Mariana Păvăloiu
Muzeul Academiei Navale
„Mircea cel Bătrân”

Adeseori, aflând de situații extreme din viața ofițerilor de marină, m-am întrebat ce putere i-a ținut legați ani și ani, după ce au fost obligați să părăsească profesia ce și-o aleseseră, dar căreia i-au rămas totuși fideli, și mai mult, au militat pentru propășirea ei. Dragostea purtată armeei alese a fost educată și cultivată. A fost meritul Școlii Navale, al profesorilor ei, care le-au întreținut acest sentiment. Nu s-au supărat ca „văcarul pe saț”, ci în intimitatea lor au rămas tot marinari. Când în anii '60 – '70, se extinsese campania pentru adunarea obiectelor în vederea constituirii Muzeului Marinei Române, au răspuns cu entuziasm, marinarii și familiile lor, creându-se fonduri personale precum amiralii Negrescu, Scodrea, Eustațiu, Bălănescu, Bărbuneanu s.a..

Dar, contraamiralul Mișu Petrovici, care la numai 47 de ani, a fost „trecut în cadrul disponibil” prin Înalt Decret Regal numărul 498 din 9 august 1946, nu a avut o astfel de șansă. Ultima funcție, deținută aproape un an de zile începând cu 21 septembrie 1945, a fost aceea de comandant al Școlii Navale. În memoriile sale, puse la dispoziție de către comandor (r) prof. Mihai Chiriță – cu acordul fiicei amiralului, doamna Anca Vărtosu, cărora le mulțumim pe

această cale - nota: „... În fine, precum este cunoscut Muzeului Marinei, din proprie inițiativă, am luat timp de câțiva ani contact cu familiile foștilor ofițeri de marină, în majoritatea lor decedați, amiralii Scodrea, Bălănescu, Steriopol, Grecescu, comandorii Frunzianescu, Bardescu, Tăutu de la care am achiziționat – în mod gratuit – diverse piese, obiecte, documente, cărți etc., pe care, sub forma a câtorva zeci de colete, le-am expediat personal în perioada 1969 – 1980 la Muzeul Marinei Române ...”

Început de veac și viață la Dunăre

Memoriile contraamiralului Mișu Petrovici intitulate „Câteva amintiri din viața mea și cu deosebire din adiacența mea cu Marina”, datele



cuprinse în cele 27 de pagini dactilografiate, coroborate cu cele din „Memoriul personal” aflat în Arhivele Militare Române, ne-au ajutat să-i creionăm portretul. S-a născut la sfârșitul veacului XIX, 13 noiembrie 1899, și s-a stins din viață în ziua de 7 octombrie 1991.

În copilărie „găseam o plăcere în a mă duce în port la Dunăre, la gura Siretului, Prutului și la lacul Brateș, împreună cu câțiva colegi pentru a practica înotul (. . .). Aceste momente au marcat neîndoiește începutul dragostei de apă, de marină”. Mai mult, „în clasele primare și gimnaziale mergând în port – la Dunăre – am putut vedea și, uneori, chiar vizita, navele noastre de război (4 monitoare și 8 vedete) . . . Acest contact cu Dunărea și cu navele noastre de război a constituit pentru mine, încă de pe atunci, impulsul inițial în alegerea carierei de marinar. La această opțiune a mai contribuit întâlnirea, în port, sau pe strada principală din Galați, a unor bătrâni marinari, pe care atunci sau ceva mai târziu, i-am identificat a fi fost figuri proeminente ale Marinei Militare și anume amiralii Irimescu, Negrescu, Eustațiu, Barbieri, Spiropol, Zaharia Ionescu ș.a. care au funcționat la - vremea lor – fie comandanți ai Diviziei de Dunăre, fie comandanți ai marinei”.

La absolvirea gimnaziului, hotărât să devină ofițer de marină, Mișu

Petrovici a participat „la concursul pentru admiterea în clasa a V-a a Liceului Militar din Iași”, unde avea să urmeze primii doi ani, dar după intrarea României în război și concentrarea conducerii țării în Iași, liceul și-a închis porțile, elevul revenind la Galați. „După luarea bacalaureatului (1918), s-a accentuat dorința mea de a îmbrățișa cariera de marinar (. . .). Cum Muntenia era încă ocupată de inamic, am dat examen de admitere pentru Secția Marină, în toamna lui 1918, la Botoșani. Reușind la acel examen, m-am prezentat în iarna anului 1918, la Școala din București, care urma să-mi deschidă drumul în cariera mult visată, **Marina**”.

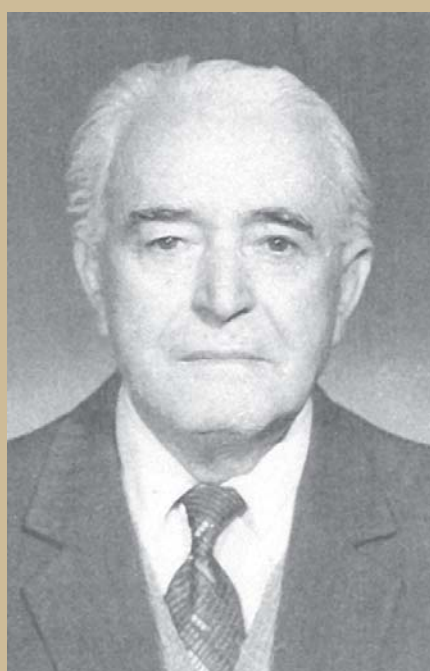
Cariera

Cei doi ani de cursuri la Școala de Artilerie, Geniu și Marină au fost ani rodnici, mai ales că în vara lui 1919, „cei 12 elevi marinari de la Școala de Artilerie, Geniu și Marină din București am fost detașați la Dunăre, la Galați, pentru perioada practicii, fiind ambarcați pe vechiul „Mircea”. În vacanță au voiajat „în ape străine timp de 35 zile (. . .) împreună cu profesorii noștri, pe pachebotul „Dacia” al cărui comandant era comandorul N. Ionescu – Johnson și secund căpitanul N. Mărăcineanu (itinerariul Constanța – Constantinopol – Pireu – Napoli – Marsilia) . . . Voiajul de instrucție de-a lungul Mediteranei, ne-a sporit elanul și dragostea cu care ne dedicasem carierei de marinari”.

La 1 iulie 1920, a fost înaintat în gradul de sublocotenent, promoția sa fiind ultima bucureșteană, Școala Navală avea să se desprindă din Școala de Artilerie, Geniu și Marină, mutându-se la Constanța. Cariera sublocotenentului Mișu Petrovici a cunoscut o ascendență meritorie, fiind caracterizat drept sânguincios, pasionat de marinărie, bun executant și comandant. A absolvit Școala de Aplicație a Marinei (1922), iar în anul 1925, a reușit la examenul de torpile, fiind trimis în



Anglia pentru specializare. Când în 1931, au fost comandate torpile Whitehead, pentru submarinul *Delfinul*, avea să revină în Anglia, pentru a supraveghea construcția lor. În anul următor, a susținut examen la Școala Superioară de Război din București, fiind admis în prima serie de marină și „având ca profesor, în principal, pe comandorul Horia Macellariu”. După brevetarea ca ofițer de stat major în 1937, Mișu Petrovici a primit funcții de comandă pe nave militare maritime și fluviale, iar în anii 1942 – 1943 „i s-a încredințat comanda escadrei de Dunăre, în



Delta Dunării, inclusiv sectorul de uscat Jibreni – Stari Stambul, cu post de comandă pe monitorul „Bucovina””.

Contraamiral la 91 de ani

După război a ocupat funcții la fluviu și în Subsecretariatul de Stat al Marinei, la comanda Școlii Navale, iar în anul 1946, s-a făcut „reducerea efectivelor Armatei Române” și a fost pensionat la 47 de ani cu gradul de comandor. La puțin timp, a fost arestat și anchetat șapte luni, fiind eliberat fără nici o explicație. În viața civilă și-a îndreptat activitatea către unități cu profil legat de cel naval, mai ales pentru „procurarea și transportul materialelor din București, necesare navelor Șantierului Brăila(...) în decurs de mai mulți ani”.

Reparatoriu a fost Decretul nr. 49 din 20 octombrie 1990, semnat de președintele României, Ion Iliescu, prin al cărui articol 2, „Se acordă gradul de contraamiral în retragere căpitanului de rangul I, Petrovici Costache Mișu, veteran de război”.

Decorațiile primite pe timpul unei cariere întreruptă brusc, au rămas cheazășie a unei activități meritorii, exemplare, ce a fost întreținută permanent de o dragoste profundă pentru marină. ■

Mai 1966

NATO la Constanța

Prima escală a unei nave aparținând Alianței Nord-Atlantice la Constanța

dr. Mariana Păvăloiu

Chiar dacă în prezent vizitele navelor din țările membre NATO la Constanța au devenit un fapt frecvent, cu câteva decenii în urmă o astfel de escală, prima de altfel, a reprezentat un adevărat eveniment.

„În prima zi a lunii mai 1966, am fost chemat la Comandamentul Marinei Militare de către viceamiralul ing. Grigore Marteș – își amintește domnul comandor (r) ing. Corneliu Enăchescu. A doua zi, urma să sosească în portul Constanța o nouă navă militară franceză și eram numit ofițer de legătură, iar locotenentul major Mircea Cociaș (astăzi comandor în rezervă n.n.) ofițer translator. Amiralul Marteș a ținut să sublinieze: „Este prima navă NATO în vizită la noi, aveți grijă cum vă comportați.” Amândoi ofițerii am fost desemnați, fiind vorbitori de limba franceză. În dimineața zilei de 2 mai, am pornit în larg, la bordul unei vedete, pentru a conduce în portul Constanța corveta „LE BEARNAIS” (după numele unei provincii franceze). Am urcat pe puntea navei, unde am fost întâmpinat de către comandant, căpitan-comandorul Olivier Sevestre. O dată ajunși în port, am acostat în pupa N.H. 111, navă de protocol – canonieră achiziționată de România după primul război din Franța – pe care comandantul francez a recunoscut-o ca tip de navă și țara de origine. Ofițerii francezi s-au interesat despre cel mai bun hotel din oraș. Le-am recomandat „Continentalul”. Îmbrăcați în civili, au coborât la uscat, erau după câteva luni de misiune în Marea Mediterană. S-au instalat la hotel și la scurt timp, au sosit din Franța, soțiile lor. Programul vizitei a cuprins întâlniri cu viceamiralul ing. Grigore Marteș, care în cei trei ani de când se afla la conducerea Marinei Militare se întâlnea pentru prima dată cu comanda unei nave din Vest și ne sfătuia să fim extrem de prudenți, deoarece toate privilegiile erau îndreptate către noi, cei care intrăm în contact direct cu francezii. Chiar a doua zi, simțind „priviri indiscrete, mascate”, francezii subtili, ne-au întrebat pentru ce este plătit macaragiul de pe macaraua instalată în prova navei lor, al cărei braț stătea încremenit în aer și doar, din când în când, se auzea câte o lovitură de ciocan într-o tablă, din cabina aflată la înălțime. Am zâmbit stânjeniți, comandantul francez a salvat situația, printr-o întrebare directă:



– Dacă ar fi să vi se retrocedeze Basarabia sau Cadrilaterul, ce ați alege?

– Pe amândouă, am răspuns fără ezitare.

Mucalit, căpitan-comandorul Olivier Sevestre a completat:

– Cu un vecin ca al dumneavoastră, este ca și cum ați dormi în pat cu un elefant – când se mișcă, te trezește, dar dacă se întoarce, te strivește.

De data aceasta, am fost eu cel care a „schimbat de drum”, făcând recurs la cunoștințele mele legate de literatura clasică franceză: Lamartine, Victor Hugo, Alfred de Musset și poezia mării. Încântat, francezul a exclamat:

– Dar cum de știți atât de multe despre literatura franceză?

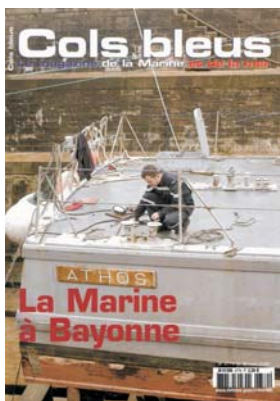
Și așa de la „ochi albaștri”, am ajuns onorabil la Marea cea albastră ...

Protocolul a cuprins vizite la primarul Constanței, Petre Nicolae, la Muzeul de Arheologie, în stațiunea Mamaia, recepții. Francezii au dat o recepție la bordul navei – au instalat în pupa un bufet rece, la care au participat ambasadorul Franței cu soția, sosiți de la București și comandantul



Marinei Militare Române. Viceamiralul ing. Grigore Marteș a răspuns printr-o recepție la Cazinou, la care au venit și atașatul militar francez de la București și secretarul Ambasadei Franței cu soția.”

În săptămâna precedentă, în zilele de 26-28 aprilie 1966, ministrul de externe al Franței, Maurice Canve de Murville, a efectuat o vizită în țara noastră, la invitația omologului său, Corneliu Mănescu, printre obiectivele atinse figurând Valea Prahovei, stațiunile Mamaia și Eforie Nord precum și Muzeul Regional de Arheologie din Constanța. Din păcate, despre prezența navei franceze în portul Constanța, presa vremii, militară sau civilă, nu a consemnat nimic.



COLS BLEUS Le magazine de la Marine et de la mer (nr.2779, 18 martie 2006). Din sumar: „Nu veți fi uitați niciodată!” – articol dedicat maistrului militar clasa I Loic Le Page, căzut în Afganistan, care făcea parte din comandoul Trepel al Marinei Militare a Franței • Baza navală Bayonne - cel mai puțin cunoscut port militar al Franței • „Jocuri de război – Nașterea unui lider” - o școală a vieții pentru elevii din anul II ai Școlii Navale pe care nu o vor uita niciodată • Liceenii din Dunquerque la bordul lui *Jean Bart* (fregata antiaeriană *Jean Bart* a vizitat și Constanța între 4-8 aprilie) • Centrele și zonele de acțiune ale Marinei Militare a Franței (o hartă utilă cu toate porturile militare, bazele navale și aeronavale,

zonele de prepoziționare permanentă, zonele maritime de comandament, Forța de acțiune navală (115 nave de luptă și logistice, 12000 de oameni), Aviația navală (175 de aeronave și 7300 de persoane), Forțele submarine (10 submarine, 3000 de oameni), Infanteria marină și comandourile (2000 de oameni).

ALL HANDS Magazine of the U.S.Navy. (martie 2006) Dosarul revistei este consacrat programului STA-21, „De la marinar la amiral”. În fiecare an programul STA-21 oferă marinarii selecționați din întreaga marină militară americană, oportunitatea de a urma facultatea, la universități cunoscute din Statele Unite ale Americii, fiind plătiți în continuare, pe toată durata studiilor, conform gradului și soldei, de către U.S.Navy. Mai primesc, de asemenea, o sumă de aproximativ 10000 de dolari pe an pentru cărți, cazare, etc și au la dispoziție 36 de luni pentru finalizarea studiilor. (B.D.)



NAVY NEWS (aprilie 2006). Cu ajutorul colonelului Anthony Beattie, atașatul apărării de la Ambasada Regatului Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord de la București, căruia îi mulțumim și pe această cale, am reintrat în posesia ziarului Navy News al Marinei Regale britanice. Publicația, rămasă fidelă formatului tabloid și tematicii cunoscute din anii trecuți (de fapt o adevărată revistă într-un format de ziar), a devenit însă integral color. Au apărut și rubrici noi, cum ar fi cea care referă la ceea ce a publicat presa civilă despre Royal Navy (cu toate că Navy News nu este publicația oficială a Marinei Regale și suntem avertizați în repetate rânduri că punctele de vedere exprimate în articole nu reflectă neapărat și nu se identifică cu poziția oficială a Ministerului Apărării). Utilizând formula corespondențelor trimise de echipaje, ziarul reușește cu succes să acopere aproape toate misiunile și exercițiile în care sunt implicați oameni și nave ale Royal Navy, indiferent de zona geografică în care se desfășoară, la care se adaugă rubricile sportive, de istorie navală sau cu tentă socială. Ne-a reținut atenția în acest număr opiniile despre

acceptarea homosexualilor în Royal Navy (din anul 2000), Peregrine Trophy Competition (concursul foto anual deschis fotografiilor din Royal Navy) sau „O nouă culoare pentru Torbay” (aplicarea unei noi vopsele care reduce considerabil posibilitatea de a fi văzut atunci când submarinul nuclear de atac *HMS Torbay* navigă la suprafață). (B.D.)



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 redade evenimentele în paginile publicației noastre. Pentru mai multe detalii se poate accesa și www.fortele-navale.ro.



Acum 10 ani (numărul 38, aprilie-mai 1996). La rubrica „Marea noastră cea de toate zilele” abordam subiectul „Navă de gardă”, de actualitate și în prezent în Forțele Navale, semnalăm „Centenarul Mihail Drăghicescu” și al Diviziei de Mare, mai exista rubrica „Catarge la orizont” realizată de elevii fostului Liceu Militar „Alexandru Ioan Cuza” iar militarii în termen mai erau încorporați și puteam afla ce gândesc despre stagiul militar (încă) obligatoriu prin intermediul unui sondaj de opinie.



Acum 5 ani (numărul 76, martie 2001). Editorialul „O componentă a capacității de luptă – imaginea publică a Forțelor Navale” rămâne acum, ca și atunci, o temă de actualitate. Dosarul revistei avea ca subiect „Flotila 2 Maritimă. Costurile redimensionării”, o structură repede dispărută din marina noastră dar care ne oferea, la vremea respectivă, un bun prilej pentru a trece în revistă reforma dar și multe unități de nave care o alcătuiau. Semnalăm apariția Divizionului de Nave Purtătoare de Artilerie de la Dunăre, scriam despre „Proprietățile mai vechi sau mai noi ale Armatei” iar la rubrica „In memoriam” îl prezentam pe locotenent-comandorul Gheorghe Iulius Măinescu.



Acum 2 ani (numărul 99/2004). Relatam despre „Scafandrii români operează la alte adâncimi” prin achiziționarea de echipamente de scufundare moderne, dosarul revistei era consacrat Batalionului de Infanterie Marină și începeam o serie de relatări despre marșul *NS Mircea* peste Atlantic. La rubrica „Siajul istoriei”, în anul în care se comemorau 500 de ani de la moartea domnitorului Ștefan cel Mare, publicam două articole pe această temă: „Ștefan cel Mare în onomastica navală românească” și „Politica navală a domnitorului Ștefan cel Mare”. La rubrica „Portret de navă” un articol aparte – „Bătrânul „gentleman” al flotei s-a retras sau despre ceea ce nu vom găsi în regulamente” – subiect dedicat scoaterii din dotare a vechii canoniere *Eugen Stîhi*. (B.D.)



Precizări editoriale

Readucem în atenția cititorilor revistei *Marina Română*, că Grupul Mass-Media al Forțelor Navale (GMMFN) realizează pe lângă această revistă alte două produse mediatice la fel de importante: emisiunea de televiziune *Scutul Dobrogei*, cu durata de 30 minute, o dată la două săptămâni, difuzată pe postul local TV Neptun și o emisiune saptamânală de radio, *Scutul Dobrogei*, cu durata de 15 minute difuzată pe postul Radio Constanța. Vă informăm și pe această cale, că puteți găsi produsele Grupului Mass-Media al Forțelor Navale și pe Internet, la adresa www.fortele-navale.ro. Tot aici, la secțiunea *Marina în imagini*, veți găsi mai multe fotografii de la activitățile la care GMMFN participă și care din cauza spațiului limitat nu-și găsesc loc în revistă. La această secțiune puteți trimite și Dumneavoastră fotografii de la activitățile la care participați, fotografii care să conțină data, locul, descrierea evenimentului și autorul acesteia. Emisiunea TV *Scutul Dobrogei*, poate fi accesată, la scurt timp după apariție, la adresa www.mapn.ro/revistap. Din cauza dotării tehnice precare și a personalului redus al GMMFN, nu vom putea fi prezenți la toate activitățile din Forțele Navale, așa cum nu toate unitățile își vor găsi loc în fiecare număr al revistei *Marina Română*. Cu siguranță însă, măcar într-unul din cele trei produse ale noastre, vom încerca să reliefăm aspectele importante din activitatea fiecărei unități, din activitatea Dumneavoastră, cititorii noștri. Așteptăm, de asemenea, pe adresa redacției, str. Ștefăniță Vodă, nr.4, Constanța sau pe adresele de e-mail, prezentate în caseta tehnică, sugestii despre conținutul emisiunilor radio și TV *Scutul Dobrogei*, despre rubricile revistei, despre ce ați dori să găsiți în această revistă sau în emisiunile noastre, astfel încât produsele GMMFN să corespundă cât mai bine exigențelor dumneavoastră. Revista *Marina Română*, alături de emisiunile radio și de televiziune *Scutul Dobrogei*, vor căuta să rămână în continuare o oglindă fidelă a activității desfășurate de Forțele Navale. (M.E.)

ȚĂRMURI

ORIZONTAL: 1) Fâșie de mare între două țărături, de lungime diferită. 2) Aplecat la mal – Aparat ce emite unde electromagnetice, recepționându-le după ce au fost reflectate de un obiect. 3) Asigurarea navelor cu parâme de țăr, în port (pl.) – În antiteză cu baza. 4) Victor Corăbieru – Depozit sedimentar de cochilii ale moluștelor – Ultimele caiace! 5) Una din Harpii (mit.) – A scoate apă din pământ. 6) Cremele Chirîței de la Iași – La limane! 7) La capăt, într-o ruptură! – Stau în grind! – Dispozitiv de 40-60 cm, ca un mosor, fixat pe chei, (din fier) de care se leagă parâma navei ancorate. 8) A sta pe ouă – Mașină pentru curățat semințe. 9) Hurui la început! – Prada obținută de un rechin. 10) N-au scăpări de aer (fem.) – Fluviu de coastă în insula Kalimantan (Indonezia). 11) Îndemn la înjugare – Partea înaltă de la pupa navei (pl.).

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
9											
10											
11											

VERTICAL: 1) Scăpat de la înec și adus la țăr – Dană. 2) Apa..., pietrele rămân, veche zicală românească – ...far, având o baliză din panouri și o instalație pe timp de ceață, deservind la orientarea navelor. 3) Zeu scandinav, fiul lui Odin, ce avea în pază podul cerului din Bifrost („curcubeul”) – Porțiune de teren aflată de-a lungul mării, oceanului sau lacului, pe care o udă apele. 4) Vârtej de apă de-a lungul țărului – Nadă! 5) La baraje! – Enorm, cât un țăr abrupt. 6) Cântece în pădure – Căruie în Marea Galbenă. 7) Scâncet în toană! – Deschise la culoare – Țăr în stânga! 8) Abis, hău de mare – Vinde la un magazin mixt. 9) Crustaceu decapod – Legarea unei ambarcațiuni cu un odgon de altă navă. 10) Personaj masculin din opera „Vasul fantomă” de R. Wagner – Parcă i s-au înecat corăbiile. 11) Odgon lung cu care se lega de catarg o navă, pentru a fi remorcată pe mal, contra curentului unui curs de apă – Scoarțe peste care s-a trecut în ...valuri.

Dicționar: FALUN, AELO, ARUT, RIG, TED, ERIC.

ION BRINDEA

Rezolvarea careului din numărul trecut, NAUTICĂ:

ORIZONTAL: 1) SUBMERSIBIL. 2) CIOCOV - CALE. 3) RAR - LIMAN - S. 4) U - OTI - ORDIN. 5) TED - AVA - UNE. 6) ALAUN - COLA. 7) TI - R - NAVALA. 8) OCEANE - A - TC. 9) AE - GOLFURI. 10) R - MARIA - AME. 11) ELENİ - RECIF.

VERTICAL: 1) SCRUTATOARE. 2) UIA - ELICE - L. 3) BORODA - E - ME. 4) MC - T - URAGAN. 5) EOLIAN - NORI. 6) RVI - V - NELI. 7) S - MOACA - FAR. 8) ICAR - OVAU - E. 9) BANDULA - RAC. 10) IL - INALTIMI. 11) LESNE - AC - EF.

**Executăm
lucrările necesare
Ministerului Apărării Naționale:**

- editarea, procesarea digitală, tehnoredactarea, corectarea, tipărirea și finisarea documentelor
- regulamente, instrucțiuni, cărți tehnice și de cultură generală, reviste ale categoriilor de forțe armate, broșuri, pliante, lucrări de artă, tipizate
- ștampilele și sigiliile specifice Ministerului Apărării Naționale

**Realizăm
dtp și design
modern,
pre-press, tipar
și finisare
la standarde
superioare
de calitate**



Centrul Tehnic-Editorial al Armatei

B-dul Ion Mihalache 124-126,
sector 1, București
Tel.: (021)224.26.34
e-mail: ctea_smg@yahoo.com

**Rețeta calității lucrărilor noastre:
profesionalism, tehnică modernă
și o tradiție neîntreruptă
de peste 85 de ani în domeniu.**

Ochiul Flotei

► 9 aprilie 2006, Marea Neagră, *NPR Lăstunul*.

Locotenent-comandorul Doru Teleu, comandantul *NPR Lăstunul* acordând salutul vedetei purtătoare de rachete *TCG Poyraz* la finalul exercițiilor desfășurate în comun.

April 9th, 2006. The fast attack missile boat *Lastunul*. Lieutenant Commander Doru Teleu, the CO of the fast attack missile boat *Lastunul* (190) giving the salute to the fast attack missile boat *TCG Poyraz* (P 345) at the end of the common exercises.

Foto: Mihai EGOROV



◀ 20 martie 2006, Marea Neagră, fregata *Regina Maria*.

Instantaneu din timpul primului exercițiu de remorcaj real, desfășurat între fregatele Tip 22 de la intrarea în serviciul Forțelor Navale Române.

March 20th, 2006. Black Sea. *Regina Maria* frigate. A snapshot of the first real towing exercise, deployed by the Type 22 frigates after the entrance the service of the Romanian Naval Forces.

Foto: Cristian SPĂTARIU

▼ 3 aprilie 2006, intrarea în portul Constanța. Salutul navelor!

Fregata *Jean Bart* intră în portul Constanța pentru o vizită informală, în timp ce nava școală *Constanța* părăsește portul pentru a desfășura execuții pe mare.

April 3rd, 2006. The entrance in Constanta harbour. *Jean Bart* frigate arrives in Constanta port for an informal visit and at the same time the *Constanța* Training Ship leaves the port for deploying exercises at sea.

Foto: Leonard MOCANU





▲ **8 aprilie 2006, Marea Neagră, fregata Regina Maria.**

MmlII Mihai Olteanu, coordonând apunarea elicopterului Panther pe fregata Regina Maria.

April 8th, 2006. Black Sea. Regina Maria frigate. Second class Petty Officer Mihai Olteanu, coordinating the Panther helicopter's landing on Regina Maria frigate.

Foto: Cătălin OVREIU

► **8 aprilie 2006, Marea Neagră. Presa militară de marină în acțiune.**

Olivia Bucioacă, redactor la Grupul Mass-Media al Forțelor Navale, în RHIB-ul fregatei Regina Maria.

April 8th, 2006. Black Sea. The military press in action. Editor of the Mass-Media Group of the Naval Forces, Olivia Bucioaca, in Regina Maria frigate's RHIB.

Foto: Mihai EGOROV



▲ **27 martie 2006, portul militar Brăila.**

Căpitan-comandorul Petrica Coman, locțiitorul comandantului Divizionului 67 Nave Purtătoare de Artilerie, urmărind activitatea subordonaților.

March 27th, 2006. Braila military harbour. Commander Petrica Coman, the deputy commander of the 67th Gunboat Squadron, monitoring the activity of the subordinates.

Foto: Robert STOIAN



