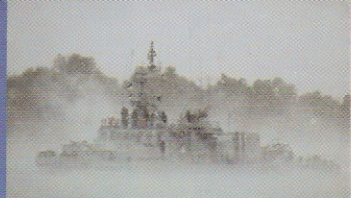


EUXIN 06

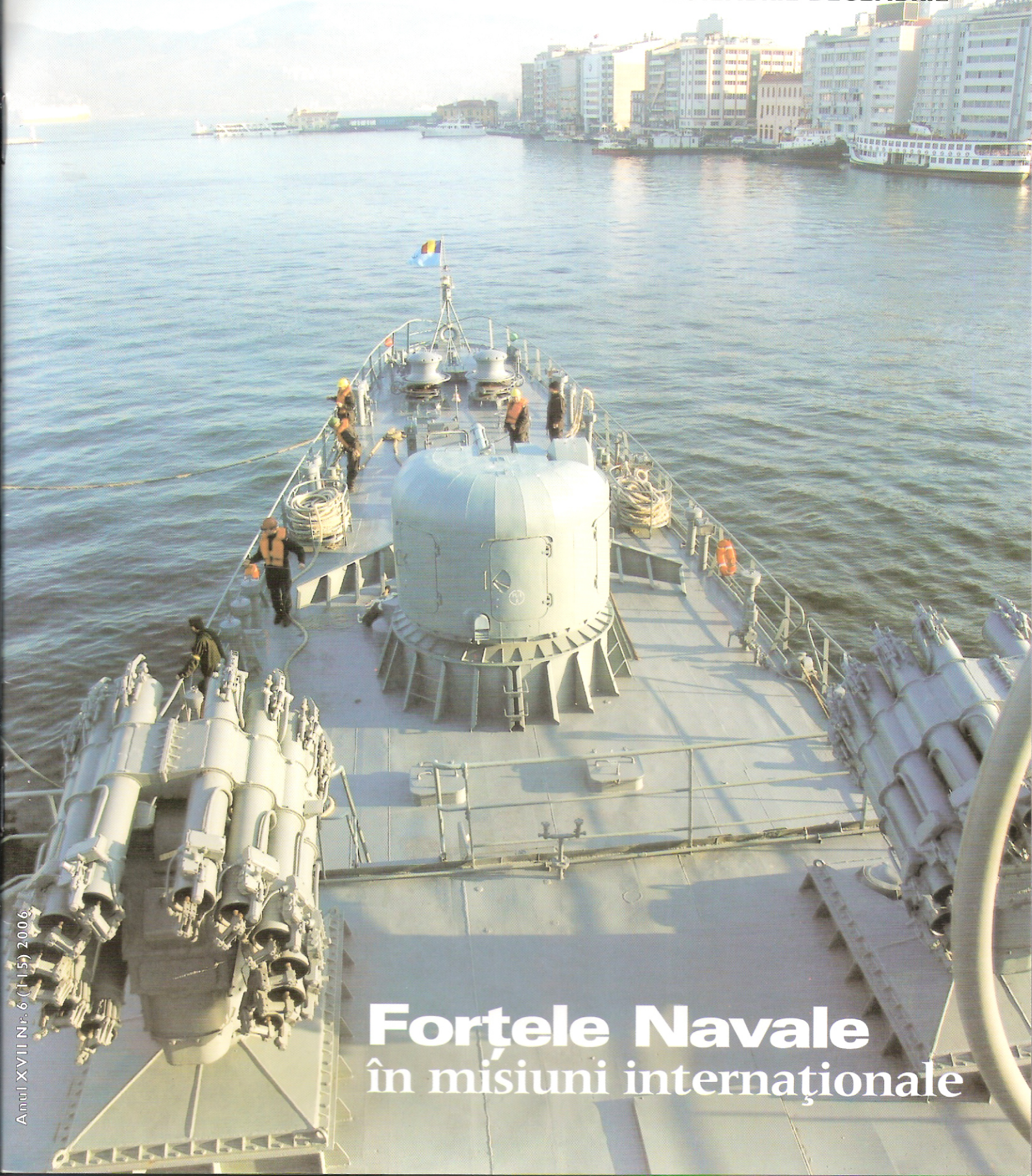


www.fortele-navale.ro

MARINAROMÂNĂ

REVISTA FORTELOR NAVALE ROMÂNE

NOIEMBRIE-DECEMBRIE



Forțele Navale
în misiuni internaționale



Ochiul Flotei



▲ 4 decembrie 2006, portul militar Constanța. În așteptarea fregatei *Regina Maria*.

Foto: Codruț BURDUJAN

◀ 21 octombrie 2006, fregata *Regele Ferdinand*, portul militar Constanța. Ziua Porților Deschise s-a dovedit interesantă pentru cei mai mici aspiranți la o carieră în marină.

Foto: Codruț BURDUJAN



▲ 4 noiembrie 2006, grindul Câșla Vădanei, exercițiul EUXIN 06.

Exercițiul de debarcare a infanteriștilor marini. Regruparea în formație, pentru asalt.

Foto: Olivia BUCIOACĂ



► 5 noiembrie 2006, plaja Sfântu Gheorghe. S-a încheiat exercițiul EUXIN 06. După zilele petrecute la 0 grade, infanteriștii marini se încălzesc la un foc de tabără.

Foto: Olivia BUCIOACĂ



► 6 noiembrie 2006, *NC Siret*, Brațul Sfântu Gheorghe.

Căpitanul Aurel Plaxiencu, comandantul *N.C. Siret* și Mml Marcel Ivanov, șeful de echipaj, în timpul marșului spre portul Tulcea.

Foto: Mihai EGOROV



Coperta 1: Corveta Cam Eustațiu Sebastian în portul Izmir, la exercițiul DÖGU AKDENİZ 2006.
(Foto: Bogdan DINU)



Coperta 4: Emoții la reîntâlnirea familiei, după 95 de zile de misiune la ACTIVE ENDEAVOUR.
(Foto: Codruț BURDUJAN)

SUMAR

EVENIMENT

Un nou „echipaj” la conducerea
Forțelor Navale **6**

ȘTIRI DIN FLOTĂ

PAVILION NATO
Misiune îndeplinită **10**

Pe apele mării albe de la răsărit **18**

TURKISH MINEX 2006 **24**

INSTRUCȚIE
EUXIN 06 **28**

Lumina de la capătul lumii **36**

PORTRET DE NAVĂ
N.C. Siret **38**

ALMA MATER
Vivat Academia **40**

ANIVERSĂRILE MARINEI
Școala de Aplicație a Forțelor Navale **42**



BUN CART ÎNAINTE, ÎN UNIUNEA EUROPEANĂ!

MESAJUL ȘEFULUI STATULUI MAJOR AL FORTELOR NAVALE
CU PRILEJUL SĂRBĂTORILOR DE IARNĂ ȘI AL ANULUI NOU 2007



Contrăamiral de flotilă
Dorin DĂNILĂ

Forțele Navale Române încheie cel de-al treilea an de pregătire împreună și în spiritul forțelor similare ale Alianței Nord-Atlantice cu rezultate pozitive în desfășurarea instrucției și învățământului, al perfecționării concepției de acțiune și managementului resurselor, în derularea programelor de standardizare, înzestrare și operaționalizare a unităților navale și terestre, precum și în remodelarea și optimizarea structurilor organizatorice, în ansamblul lor.

Sub conducerea Statului Major al Forțelor Navale, a statelor majore ale marilor unități și unităților de nave, s-au obținut progrese importante și s-a acumulat o experiență benefică în ceea ce privește planificarea, coordonarea și desfășurarea unor operații, aplicații și exerciții tactice internaționale, precum COOPERATIVE MAKO, cel mai complex exercițiu desfășurat în Marea Neagră, ACTIVE ENDEAVOUR, STEADFAST JAGUAR, desfășurat de scafandrii EOD în Insula Capului Verde, BLACKSEA PARTNERSHIP, BLACKSEAFOR, TURKISH MINEX, DOGU AKDENIZ și naționale, ca PONTICA și EUXIN 2006.

Deasemenea, relațiile internaționale au cunoscut o dinamică fără precedent, vizitele unor înalți demnitari militari occidentali, schimburile de experiență, atelierele de lucru și prezența unor marinari români în prestigioase instituții de învățământ și comandamente NATO constituind o recunoaștere a potențialului intelectual, capabilităților tehnice și disponibilității noastre totale de angajare și cooperare multinațională.

O recunoaștere a managementului performant și eficacității profesionalizării structurilor din subordine o reprezintă și promovarea domnului amiral dr. Gheorghe Marin în fruntea Statului Major General, domnia sa

devenind astfel primul marinar care accede în cea mai onorantă poziție a ierarhiei militare. În același timp, la nivelul eşaloanelor superioare ale Statului Major al Forțelor Navale s-a realizat o înnoire a conducerii și s-au asigurat premisele necesare asigurării continuității și temeiniciei viitoarelor noastre proiecte și responsabilizări.

Anul 2007 ne va oferi o nouă certitudine și o nouă provocare. Integrarea României în Uniunea Europeană va determina asumarea unor noi misiuni și atribuții privind înfăptuirea noii politici maritime a Uniunii, participarea tot mai activă a Forțelor Navale la transformarea regiunii Mării Negre într-un spațiu de securitate colectivă, concomitent cu intensificarea pregătirii navelor și subunităților specializate pentru a fi capabile să asigure securitatea frontierelor fluvio-maritime, precum și executarea oricărui tip de operație în teatrele maritime internaționale.

Personal, am convingerea fermă și încrederea deplină că nu veți pregeta să vă asumați noile responsabilități, astfel încât Forțele Navale să confirme și pe mai departe ascendentul profesionalizării și al standardizării forțelor și mijloacelor de care dispune.

Cu prilejul sărbătorilor de iarnă și al Anului Nou 2007, vă doresc tuturor să vă bucurați în liniște și în armonie cu cei dragi de satisfacțiile profesionale și familiale ale anului pe care îl încheiem și să trecem împreună pragul dintre ani sănătoși, cu bucurie în suflet și speranțe de mai bine.

Fie ca bunul Dumnezeu să binecuvânteze Forțele Navale Române cu vânt prielnic și mare calmă și să ne ocrotească familiile, călătoriile pe ape și pe noi înșine. La Mulți Ani! ■

25 Octombrie ZIUA ARMATEI ROMÂNE

În urma de manifestări dedicate Zilei Armatei Române, Forțele Navale au organizat, sâmbătă, 21 octombrie, Ziua Porților Deschise, în porturile militare Constanța, Mangalia și Brăila. Manifestarea, a oferit populației locale posibilitatea de a vizita unitățile militare și de a se familiariza cu unele aspecte privind viața marinarilor și activitățile de la bordul navelor. Au putut fi vizitate nava purtătoare de rachete *Zborul*, corveta *Viceamiral Horia Măcelariu*, dragorul maritim *Sublocotenent Alexandru Axente*, precum și instalația mobilă de lansare, la Mangalia, fregata *Regele Ferdinand* și nava școală *Mircea* în Constanța, monitoarele și vedetele fluviale, la Brăila. (foto 1,2)

Ministerul Apărării a organizat duminică, 22 octombrie, în București, un spectacol (MILFEST 06) pentru a marca suspendarea serviciului militar pe timp de pace și trecerea la serviciul militar bazat pe voluntariat. La MILFEST 06, fiecare categorie de forțe a amenajat câte un cort unde vizitatorii au aflat informații despre tehnica de luptă. În cortul Forțelor Navale au fost expuse machetele fregatei *Regele Ferdinand* și navei școală *Mircea* precum și standuri de carte. Punctele de atracție ale marinarilor au fost tabloul cu diferite noduri marinărești, costumul de scafandru, echipamentul grupei de boarding de pe fregata *Regele Ferdinand*, precum și expoziția de fotografie a Grupului Mass-Media al Forțelor Navale. (foto 3,4)

Aniversarea Zilei Armatei a fost marcată de Forțele Navale în toate garnizoanele de marină prin ceremonialuri militare și religioase, precum și depuneri de coroane, jerbe și buchete de flori, la monumentele eroilor care s-au jertfit pentru țară în primul și al doilea război mondial. (foto 5,6) (O.B.)



Foto 1

Foto: Codruț Burdujan



Foto: Codruț Burdujan

Foto 2



Foto 3

Foto: Marian Moșneagu



Foto 4

Foto: Marian Moșneagu



Foto 5

Foto: Marian Moșneagu



Foto 6

Foto: Marian Moșneagu

1 Decembrie ZIUA NAȚIONALĂ A ROMÂNIEI

Dacă prima defilare a marinarilor în capitala țării s-a petrecut în urmă cu un secol, la jubileul regal de 40 de ani, anul acesta o gardă portdrapel și un pluton de 50 de militari din Forțele Navale, comandat de căpitan-comandorul Marius Duicu, șeful de stat major al Divizionului 150 Rachete Navale, au putut fi admirați în cadrul impresionantă parade militare din Piața Arcului de Triumf din București. Defilarea marinarilor a fost salută de președintele României, Traian Băsescu, de conducerea ministerului apărării, de șefii categoriilor de forțe, precum și de un numeros public. (foto 2)

Ziua Națională a României a fost marcată prin activități specifice și în celelalte garnizoane de marină. După ce au asistat la ceremonialul militar și religios desfășurat la Monumentul Eroilor din primul război mondial, constanțenii au putut admira parada militară organizată în fața prefecturii județului, la care au participat militari din garnizoanele Constanța și Topraisar.

Marinarii militari au prezentat onorul și la ceremonialurile similare desfășurate la Mormântul Ostașului Necunoscut, din Parcul Carol din București, Monumentul Independenței din Piața Centrală a municipiului Năvodari, Monumentul Triptic Eroic din Piața Unirii din Mangalia, Monumentul Independenței din Piața Tricolorului din Tulcea și Osuarul Central din Cimitirul Eroilor din Brăila. (foto 1, 3,4,5,6) (M.M.)



Foto 1

Foto: Petrică Mihalache



Foto: Petrică Mihalache

Foto 2



Foto 3

Foto: Marian Moșneagu



Foto 4

Foto: Marian Moșneagu



Foto 5

Foto: Marian Moșneagu



Foto 6

Foto: Marian Moșneagu

Un nou „echipaj” la conducerea Forțelor Navale

Căpitan-comandor
dr. **Marian MOȘNEAGU**

Prin decret prezidențial, începând cu data de 3 noiembrie, următorii ofițeri au fost înaintați în grad astfel: viceamiralul Gheorghe Marin, în gradul de amiral; contraamiralul de flotilă Victor Barbu, în gradul de contraamiral, comandorul Dorin Dănilă, în gradul de contraamiral de flotilă și comandorul Gheorghe Petria, în gradul de contraamiral de flotilă.

Prin ordinul ministrului Apărării nr. M.P. 1358 din 2 noiembrie 2006, începând cu data de 3 noiembrie, următorii ofițeri din Forțele Navale Române au fost numiți în funcții, astfel: contraamiralul Ioan-Günter Costi, în funcția de director adjunct la Statul Major General; contraamiralul de flotilă Dorin Dănilă, în funcția de șef al Statului Major al Forțelor Navale.

Prin Ordinul ministrului Apărării nr. M.P. 1428 din 21 noiembrie 2006, începând cu data de 1 decembrie, următorii amirali și ofițeri au fost numiți în funcții, astfel: contraamiralul de flotilă Gheorghe Petria, în funcția de locțiitor al șefului Statului Major al Forțelor Navale, comandorul



Foto: Crisli Anca

Dan Popescu în funcția de șef al Resurselor SMFN, comandorul dr. Niculae Vâlsan, în funcția de șef al Instrucției și Doctrinei SMFN.

În prezența șefului Statului Major General, amiral dr. Gheorghe Marin, joi, 9 noiembrie, s-a desfășurat ceremonialul de predare-primire a comenzii și drapelului de identificare ale Statului Major al Forțelor Navale. După prezentarea onorului și citirea ordinului de numire în funcție, contraamiralul Ioan Costi a transmis prerogativele funcției noului șef al Statului Major al Forțelor Navale, contraamiralul de flotilă Dorin Dănilă. În alocuțiunile prezentate, liderii militari au evidențiat importanța momentului, precum și necesitatea continuării programelor de pregătire, perfecționare și înzestrare a Forțelor Navale. ■



Contraamiral de flotilă Dorin Dănilă

S-a născut la Brașov, la 29 iunie 1953. A absolvit cursurile Facultății de Navigație a Institutului de Marină „Mircea cel Bătrân”, secția militară, fiind repartizat pe funcția de comandant serviciu de luptă comunicații și radiotehnică la bordul unei nave antisubmarin. În anul 1980 a fost promovat ofițer cu comunicațiile în statul major al unității, apoi, după un an, a fost numit comandant de navă în aceeași unitate. Între anii 1981-1983 a fost ofițer student al facultății de Comandă și Stat Major din Academia Militară. La absolvire a fost numit șef de stat major al unei unități de nave dragoare, funcție pe care a îndeplinit-o timp de șase ani. Între 1989-1990 a activat ca ofițer în Biroul Operații al Comandamentului Diviziei 42 Maritime. Între 1990 și 1994 contraamiralul de flotilă Dorin Dănilă a îndeplinit funcția de șef de stat major al Divizionului 50 Vânătoare Submarine, apoi, pentru cinci ani, a fost comandant al Divizionului de Fregate. A îndeplinit apoi funcțiile de șef de stat major al Brigăzii de Nave Antisubmarin și locțiitor al comandantului Flotei 2 Maritime, iar între 2001 și 2002 a fost șef al Secției Doctrină și Regulamente la Statul Major al Forțelor Navale. Între 2002-2005 a fost comandant al Centrului 39 Scafandri, apoi comandant al Bazei Navale, iar de la 1 iunie 2006 a fost comandant al Comandamentului Flotei. De-a lungul carierei și-a desăvârșit pregătirea de specialitate, parcurgând mai multe cursuri de perfecționare, printre care: curs postacademic de marină, curs de drept umanitar internațional, curs de limba franceză, curs de comunicare și relații publice pentru comandanți, curs postuniversitar de conducere strategică, în cadrul Colegiului de Război.



Contraamiralul de flotilă Gheorghe Petria

S-a născut la data de 7 iunie 1953 la Curtea de Argeș, jud. Argeș. După absolvirea școlii generale, a urmat cursurile Liceului Militar „Dimitrie Cantemir”. În perioada 1972 - 1976 a urmat cursurile Institutului de Marină „Mircea cel Bătrân”. Prima funcție pe care a fost încadrat a fost de comandant unitate de luptă arme sub apă la Divizionul 50 Vânătoare de Submarine, iar ulterior a îndeplinit succesiv funcțiile de ofițer secund, comandant navă și șef de stat major la aceeași unitate. Și-a desfășurat activitatea la ambarcare până în anul 1990 cu o întrerupere de 2 ani, în perioada 1981 - 1983 când a urmat cursurile Academiei Militare. După anul 1990 a îndeplinit funcții de comandă și stat major în Comandamentul Diviziei 42 Maritime și Statul Major al Forțelor Navale. În perioada 2002 - 2003 a desfășurat activități în domeniul operațiilor la Comandamentul 9 Operațional Întrunit „Dobrogea” îndeplinind funcțiile de șef al operațiilor și locțiitor al comandantului. Începând cu anul 2003 a revenit în Statul Major al Forțelor Navale unde a îndeplinit funcțiile de șef secție organizare - mobilizare și șef serviciu doctrină, iar de la data de 1 aprilie 2005 a îndeplinit funcția de șef serviciu resurse umane. Pe parcursul carierei militare și-a perfecționat cunoștințele prin cursuri de specialiști arme sub apă, în anul 1981, postuniversitar de marină în anul 1995, de limbă engleză în anul 1997, Colegiul de comandă și stat major în anul 2002.



Comandorul Dan Popescu

S-a născut la 23 noiembrie 1957. A absolvit Institutul de Marină „Mircea cel Bătrân”, Facultatea Electromecanică navală în anul 1980, Cursul de specialist electromecanic de unități de nave, 1984, Cursul de perfecționare și certificare pentru ofițeri mecanici de cart în 1989, Cursul postuniversitar Managementul resurselor tehnice și materiale ale Marinei Militare, 1999, Cursul de limba engleză, 2001, Governance and Management Defence Course în 2001, Cursul Joint interarme în 2002.

Este master în domeniul „Concepte avansate de inginerie navală” și cursant al Colegiului Național de Apărare.

A activat ca șef mecanic pe vânătorul de submarine 1 și corveta 261 între 1980 și 1988, ofițer 3 în Serviciul Tehnic al Divizionului Nave Antisubmarin, 1988 - 1991, locțiitor tehnic al comandantului Divizionului Corvete, 1991 - 1998, locțiitor pentru logistică al comandantului Divizionului Corvete între 1998 - 2001, șef Birou Asigurare tehnico-materială în Serviciul Logistic din SMFN, 2001 - 2002, șef Secție Asigurare Tehnico-materială în Serviciul Logistic și șef Secție Reparații și Exploatare Nave din Statul Major al Forțelor Navale, 2002 - 2004, șeful Serviciului Logistic din SMFN, aprilie 2004 - noiembrie 2006.



Comandorul dr. Niculae Vâlsan

S-a născut la 4 ianuarie 1956, la Constanța. A absolvit Școala generală nr. 26 și Liceul teoretic nr. 4 Constanța, Institutul de Marină „Mircea cel Bătrân”, Facultatea de Navigație (1978), Facultatea de Comandă, Stat Major și Tehnică Militară din Academia Navală „Mircea cel Bătrân” în perioada 1991 - 1994, Cursul Orientare de Stat Major la Colegiul de Apărare al Olandei, aprilie-iulie 1997, Cursul de limbă greacă 1998, Cursul postuniversitar de Conducere Strategică, Colegiul de Război al Marinei Elene, Atena, 1999. Este doctor în științe militare. A activat în calitate de comandant UL-IV și ofițer secund la vedetele purtătoare de rachete 194 și 195 între 1978 și 1983, comandant UL I și ofițer secund la vânătoarele de submarine 261, 262 și 263 între 1984 și 1991, comandant al dragorului maritim 29, șef Birou operații și pregătire pentru luptă la Brigada Nave Dragoare, 1994 - 1997, comandant Divizion Dragoare de Bază și Puitoare de Mine 1997 - 1999, locțiitor pentru probleme de stat major al comandantului Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”, 1999 - 2000, șef de birou și șef Secție Informații Militare la SMFN, 2000 - 2004, șef Secție Organizare Mobilizare la Statul Major al Forțelor Navale, 2004 - 2005, șef Serviciu Doctrină la SMFN din iunie 2005, locțiitor al comandantului Flotei. A publicat numeroase articole de specialitate și este coautor la mai multe lucrări cu specific de marină. A fost comandantul Grupului Naval Multinațional, pe timpul exercițiului NATO/PIP COOPERATIVE PARTNER 2003 și șef de stat major al Grupării Navale BLACKSEAFOR pe timpul celei de-a patra activări august 2004-aprilie 2005.



În perioada 20-24 noiembrie, contraamiralul de flotilă Dorin Dănilă, șeful Statului Major al Forțelor Navale, a efectuat o vizită în Turcia, la invitația omologului său, amiralul Yener Karahanoglu. Vizita s-a desfășurat la Statul Major al Forțelor Navale Turce din Ankara, Baza Navală Aksaz de la Marea Mediterană, Centrul de Cercetări al Forțelor Navale Turce, Baza Navală Golcuk de la Marea Marmara și Comandamentul Zonei de Nord (COMTURSARNORTH) din Istanbul. În cadrul discuțiilor oficiale au fost trecute în revistă domeniile de cooperare militară bilaterală, exercițiile în comun desfășurate de navele din ambele țări, pregătirea operațională a fregatei *Regina Maria* pentru participarea la operația ACTIVE ENDEAVOUR în Centrul de Pregătire Yıldızlar din Golcuk. A fost reiterată ideea îmbunătățirii cooperării bilaterale, identificându-se noi domenii de colaborare. Șeful Statului Major al Forțelor Navale a vizitat mai multe nave din compunerea Flotei Turce, dar și corveta *Contraamiral Eustațiu Sebastian*, aflată în portul Aksaz pentru refacerea capacității de luptă pe timpul exercițiului DÖGU AKDENİZ 06. (M.M.)



Amiralul Michael G. Mullen în România

În perioada 7-9 noiembrie, amiralul Michael G. Mullen, comandantul Marinei Militare a S.U.A., a efectuat o vizită oficială în România, la invitația șefului Statului Major al Forțelor Navale, contraamiralul de flotilă Dorin Dănilă. Programul delegației americane a cuprins o serie de vizite la Comandamentul Flotei, fregata *Regele Ferdinand*, nava școală *Mircea*, Academia Navală „Mircea cel Bătrân” și Centrul Radioelectronic și Observare „Callatis”. Pe timpul întrevederilor au fost abordate subiecte privind acțiunile de cooperare desfășurate de Forțele Navale Române pentru creșterea încrederii și stabilității în Marea Neagră pe fondul războiului împotriva terorismului, participarea fregatei *Regina Maria* la operația NATO, ACTIVE ENDEAVOUR, precum și perspectiva participării în cadrul operației BLACK SEA HARMONY. A fost abordat și subiectul legat de posibilitatea ca ofițerii din Forțele Navale Române să urmeze cursuri de master în diferite specializări, la Școala Postuniversitară de la Monterrey. De asemenea, a fost analizat stadiul relațiilor bilaterale de cooperare militară dintre Forțele Navale Române și U.S. Navy, fiind evidențiată creșterea numărului de activități de cooperare bilaterală din ultimii ani. În cadrul discuțiilor a fost prezentat stadiul de implementare a Sistemului Integrat de Supraveghere la Marea Neagră (SCOMAR) și al implementării Sistemului Automat de Identificare (AIS) în Forțele Navale. (M.M.)



Foto: Cristi Anca



Foto: Marian Moșneagu



Foto: Marian Moșneagu



Foto: Marian Moșneagu



Foto: Marian Moșneagu

Foto: Bogdan Dinu



În perioada 21-24 noiembrie, fregata *Regele Ferdinand* și navele purtătoare de rachete *Zborul* și *Pescărușul* au desfășurat exerciții complexe de antrenament pe mare. Exercițiile au avut ca scop, antrenarea echipajelor în vederea executării atribuțiilor funcționale conform rolurilor, întărirea coeziunii echipajelor, antrenarea ofițerilor în manevra navei, perfecționarea deprinderilor de exprimare în limba engleză, conform procedurilor NATO, perfecționarea cunoștințelor despre navă, tehnică și armament ale membrilor echipajului, perfecționarea deprinderilor în executarea exercițiilor de tip NATO. În cadrul ieșirii pe mare, navele purtătoare de rachete au desfășurat exerciții de formații și evoluții, exerciții de comunicații, antrenamente în condițiile respingerii aviației inamice și a navelor de suprafață, precum și trageri pregătitoare cu racheta, cu nava și grupul de nave atât pe baza datelor furnizate de mijloacele de observare proprii cât și pe baza datelor furnizate de PODI. (M.E.)

Miercuri, 6 decembrie 2006, în incinta Depozitului 342 Mixt Codru, comandat de căpitan-comandorul Emil Poenaru, a avut loc ceremonialul religios de sfințire a Troiței închinată Sf. Nicolae, ocrotitorul marinarilor și pescarilor și patronul spiritual al unității. Pictura interioară a fost executată de sergentul major Gabriel Manole și artistul plastic Ștefan Purice, costurile de amenajare a acestui lăcaș de închinăciune fiind suportate de cadrele militare și personalul civil al unității. Slujba religioasă de sfințire a Troiței a fost oficiată de părintele Torino Dumitriu, preotul militar al garnizoanei Tulcea. Alături de personalul care își desfășoară activitatea în această unitate dobrogeană au fost prezenți numeroși invitați, printre care s-au numărat comandorii (r) Stelian Chirtop, Constantin Bumbucea și comandorul Gheorghe Dănilă, foști comandanți ai Depozitului, comandorul Romulus Hâldan, comandantul Bazei Navale, precum și comandanții unor unități militare din garnizoanele Babadag, Constanța, Mangalia și Tulcea. Cu acest prilej au fost inaugurate Galeria comandanților și Sala de tradiții a unității. (M.M.)



Foto: Marian Moșneagu

Începând cu data de 1 decembrie, prin ordinul Ministrului Apărării nr. M.P. 1428 din 21.11.2006, comandorul Mircea Rusmănică a fost numit din funcția de comandant al Centrului de Scafandri în funcția de comandant al Flotei. De-a lungul carierei a îndeplinit funcții de la comandant serviciu de luptă până la comandant de navă la bordul unor nave dragoare, comandant navă scafandri, șef de stat major și comandant unitate scafandri de mare adâncime, șef de stat major de brigadă, șef de stat major și comandant al Centrului de Scafandri.



Începând cu data de 1 decembrie, prin ordinul Ministrului Apărării nr. M.P. 1428 din 21.11.2006, comandorul Aurel Popa a fost numit din funcția de comandant al Flotei de Fregate în funcția de locțiitor al comandantului Flotei. De-a lungul carierei a fost comandant de navă torpiloare, comandant de secție nave torpiloare, comandant de unitate de nave, locțiitor pentru stat major al comandantului Academiei Navale „Mircea cel Bătrân” și șef al Serviciului Instrucție la SMFN. De la 1 mai 2006 a îndeplinit funcția de comandant al Flotei de Fregate.

Prin Ordinul ministrului Apărării nr. M.P. 1428 din 21 noiembrie 2006, comandorul Alexandru Mirșu a fost numit din funcția de șef al Operațiilor la SMFN în funcția de comandant al Flotei de Fregate. În carieră, a îndeplinit funcții de comandant serviciu de luptă și ofițer secund la nave antisubmarin, ofițer în statul major al unității de corvete, comandant de navă dragoare, șef de stat major și locțiitor al comandantului de unitate de nave dragoare, șeful operațiilor la Comandamentul Operațional Naval și la Statul Major al Forțelor Navale. A fost comandantul grupării BLACKSEAFOR, cu ocazia celei de-a cincea activări, august 2005.





MISIUNE ÎNDEPLINITĂ!

Text și foto:
Căpitan ing. Florin Popoacă

O patrulare solicitantă

După „întâlnirea” cu tornadele Mediteranei și scurta perioadă de refacere din portul Aksaz, cea de a patra patrulare a adus cu sine mici schimbări în modul de îndeplinire a misiunii care au fost rapid asimilate de către membrii turei operative și ofițerii de cart. Cu o perioadă de desfășurare mai mare și cu o arie de acoperire mai vastă, patrularea a fost un nou prilej pentru marinarii români de a-și proba profesionalismul, ei reușind să demonstreze, că, deși se află la prima misiune de acest fel merită pe deplin încrederea acordată.

Pe timpul celor zece zile de misiune s-au parcurs peste 3000 de mile marine într-un ritm susținut care a solicitat pe deplin întreg echipajul. În această perioadă au fost localizate un număr important de nave aflate în atenția Comandamentului Alianței, s-au obținut toate informațiile solicitate și, chiar dacă, ritmul misiunii a fost unul susținut, la bord s-au desfășurat antrenamente specifice.

Faptul că nava se află pe mare a constituit o bună oportunitate de verificare a modului de acțiune al echipajului în cadrul unor antrenamente complexe specifice ducerii luptei. Nu a existat marinar care să nu fie implicat în aceste exerciții pentru că scenariile au inclus toate situațiile întâlnite pe timpul misiunilor de luptă, astfel că, au fost verificate modul de acțiune al echipei de inspecție a navelor suspecte, s-au efectuat antrenamente de luptă împotriva țintelor aeriene și navale, de luptă pentru menținerea vitalității navei, de salvare a oamenilor căzuți peste bord, transfer de materiale între nave și două realimentări cu tancul grecesc *Prometeus*.

Realimentare pe mare

Activitate complexă, reaprovizionarea pe mare solicită foarte multă atenție și experiență în menținerea constantă a distanței dintre nave, în manevrarea în siguranță a dispozitivelor de cuplare pentru realimentare și evident, coordonarea presiunii de transfer a combustibilului. Cu un deplasament însumat de peste 20000 de tone, cele două nave s-au menținut la o distanță de 36 de metri pentru a transfera motorina necesară refacerii plinului fregatei.

Datorită riscului ridicat al manevrei și a eventualelor consecințe ale unui accident pe timpul acesteia, măsurile de siguranță sunt foarte stricte, iar persoanele implicate sunt dotate cu mijloace de protecție pentru prevenirea unor incidente nedorite. De la lansarea primei bandule și până la momentul eliberării ultimei legături, activitatea celor două echipaje a fost coordonată, atât telefonic, cât și prin intermediul semnalizatorilor. Dacă prima realimentare s-a efectuat pe timp de zi, cea de a doua a început după apusul soarelui, ambele dovedind pe deplin că antrenamentele desfășurate în perioada de pregătire, dar și exercițiile practice, pe care echipajul fregatei le-a desfășurat cu nave aparținând unor state membre NATO, au fost foarte utile.

Este interesant că tradițiile marinărești sunt în general aceleași la toate popoarele lumii, însă, există și situații când personalitatea fiecărui popor marchează în mod diferit unele activități. La una din reaprovizionările desfășurate pe timpul aplicației COOPERATIVE MAKO 06 cu tancul german *Rhoen*, marinarii români au remarcat faptul că pe capătul furtunului de transfer lângă duza de cuplare, se aflau autocolante similare cu cele de pe valiza unui călător, cu „marca” fiecărei nave cu care acesta efectuase o astfel

de operațiune. De altfel, aceeași tradiție există și la britanici la care, în plus după finalizarea realimentării, nava care a primit combustibil, ridică un pavilion de pirat, legăturile existente între nave amintind de vremurile de aur ale corsarilor și ale navelor cu vele. În marina greacă tradiția este alta, astfel că, după realimentare la catargul lui *Prometeus* a fost arborat, alături de pavilionul Greciei, pavilionul României. Dat fiind că ne aflăm la început de drum în executarea unei astfel de operațiuni, iar echipajele singurelor nave care au efectuat realimentări pe mare s-au pregătit în Marea Britanie, este de urmărit peste ani care va fi modul de „manifestare” a marinarilor români la finalul unei asemenea manevre.

Ziua Armatei în Souda Bay

Patrularea a fost însă „asezonată” cu diverse exerciții complexe, coordonate de șefii de departamente, comandantul echipei de boarding sau de către comandantul navei care la viteza de 20 de noduri l-a „rugat” pe manechinul Oscar să mai facă un salt de la bord pentru a testa vigilența marinarilor. Timpul obținut la acest antrenament a scăzut sub trei minute printr-o foarte bună coordonare a manevrei de salvare, rapiditatea echipajului bărcii de salvare, promptitudinea înotătorului de serviciu și a serviciului medical.

Deși misiunea a continuat, la bord s-au executat zilnic antrenamente care au implicat toți membrii echipajului, astfel că, intrarea în portul Souda Bay, chiar de Ziua Armatei, a fost percepută din plin ca un moment festiv. Faptul că la bord au sosit mesaje de felicitare din partea șefului Statului Major General, a conducerii Statului Major al Forțelor Navale și al Comandamentului Flotei, a constituit o dovadă certă că efortul depus de ei este apreciat de către cei din țară. Mândria a fost și mai mare când, pe timpul manevrei de acostare, mulți dintre marinarii de diverse naționalități aflați în port



Grupa de manevră pregătind instalația de transfer combustibil.

și-au îndreptat privirile spre fregata *Regina Maria* la catargul căreia flutura tricolorul românesc.

Și de această dată cei din departamentul logistic coordonați de către căpitani Octavian Pătrașcu și Florian Bicescu s-au străduit să ne facă să ne simțim ca acasă, oferindu-ne un meniu cu adevărat festiv care a fost savurat pe deplin de către echipaj.

„Mănâncă cine poate!”

Aceasta a fost replica care a fost cea mai apreciată pe timpul celei de a cincea patrulări. Imediat ce am ieșit din Souda am fost „întâmpinați” de o hulă puternică, care ne-a însoțit până în raionul de patrulare. Pe drum însă, am identificat una dintre navele aflate în atenția Comandamentului Aliat despre care am cules informații în conformitate cu procedurile stabilite pentru situația existentă.

După soluționarea acestei situații a urmat o adevărată demonstrație de profesionalism din partea celor din departamentul navigație care ne-au adus la timp în punctul stabilit pentru o nouă realimentare cu tancul *Prometeus*. Data de 31 octombrie va rămâne în memoria echipajului fregatei *Regina Maria*, atunci realizându-se în premieră pentru Forțele Navale, o realimentare pe timp de noapte, aceasta începând la ora 02.00 și finalizându-se undeva aproape de ora 05.00 dimineața.

O mare de gradul patru spre cinci, vânt cu viteză de peste 25 de noduri, vizibilitate redusă la circa 25 – 30 m din cauza nebulozității și a averselor puternice de ploaie, acesta a fost tabloul oferit de Marea Mediterană pentru cea de a treia realimentare. „Inedită”, dacă poate fi numită așa, a fost prezența fulgerelor care și-au început „dansul” pe timpul manevrei de apropiere a celor două nave și l-au finalizat după deconectarea acestora, iar pentru completarea „spectacolului” au lovit de două ori unul dintre catargele lui *Prometeus*.

Căpitan-comandorul Valentin Iacoblev, comandantul secund și prim loțitor al comandantului: „Manevra de realimentare pe

mare are o importanță deosebită pentru navă. În primul rând, necesitatea de a desfășura acțiuni militare în marea liberă, la mare distanță de litoral, impune executarea și a acestui tip de activități, ocazie cu care se pot transfera între nave, combustibil, lubrifianți, apă potabilă, alimente, materiale tehnice, etc. În același timp, datorită apropierii celor două nave la o distanță foarte mică una de cealaltă, acestea devin vulnerabile, iar navigația se face în condiții speciale, fapt care impune luarea unor măsuri suplimentare de siguranță precum: ocuparea tuturor pozițiilor care să permită guvernarea navei în varianta de rezervă și respingerea unui eventual atac; închiderea tuturor compartimentelor etanșe; pregătirea și pornirea unor echipamente suplimentare care să permită desprinderea rapidă a celor două nave; pregătirea materialelor de intervenție pentru salvarea pe mare, cât și pentru intervenții medicale de urgență. Pentru a realiza toate aceste lucruri este strict necesar ca echipajul să fie bine pregătit. A trecut un an și două luni de la preluarea navei, timp în care întreg personalul a fost preocupat de învățarea corectă a procedurilor de operare, fapt pentru care au fost desfășurate o multitudine de exerciții. Astăzi, putem afirma că, avem experiența necesară pentru a executa în siguranță o serie întreagă de activități. Apreciez efortul și dorința fiecăruia de a face lucrurile cât mai bine și, mai ales, efortul de a menține nava și echipamentele de la bord într-o formă bună. Cu fiecare experiență devenim mai încrezători în propriile forțe, iar din situații dificile învățăm cât de mult depindem unii de alții. Reguli auzite cândva, ..., «O mână pentru tine și una pentru navă», capătă sensuri noi. Nu putem spune că facem lucruri deosebite. Prin prezența noastră în această zonă înțelegem să contribuim la efortul colectiv de stabilitate și să ne pregătim, alături de partenerii noștri, pentru a fi în măsură să acționăm împreună dacă acest lucru va fi necesar.”

Locotenent-comandorul Marian Ioan, departamentul navigație: „Principalele probleme ale acestei manevre au fost aprecierea distanței



Manevra de realimentare pe mare pe timp de zi, la final.



Atenție maximă. Realimentare pe mare pe timp de noapte.

laterale pe timpul manevrei de apropiere datorită vizibilității scăzute și derivate diferite ale celor două nave. De altfel, manevra a început sub o „perdea” de ploaie care văzându-ne hotărâți să realizăm realimentarea s-a transformat într-o ploaie măruntă de toamnă. După stabilirea legăturilor și cuplarea instalației de transfer, menținerea poziției de reaprovizionare a fost o provocare continuă datorită ruliului și tangajului care au provocat celor două nave abateri de la drum de până la 7°. Elementele cheie ale

desfășurării în siguranță a manevrei au fost experiența acumulată de către echipaj până la acel moment și mai ales respectarea întocmai a procedurilor specifice operațiunii. Reușita realimentării a fost rezultatul muncii de echipă, împreună, demonstrând nivelul ridicat de pregătire al echipajului fregatei „Regina Maria”.

După această operațiune, marea a continuat să testeze nivelul de pregătire marinărescă a

este șoimul care ne-a însoțit încă de la plecarea din țară. Și-a „repartizat” un spațiu de cazare în bordul babord unde poate fi văzut în arboradă, dar există și zile în care nu prea îl găsim „acasă”. Dacă la început a fost remarcat ca o curiozitate, odată cu trecerea timpului „survolurile” sale în jurul navei au căpătat caracter permanent, pe timpul furtunii cu tornade oferindu-ne un spectacol de abilitate în confruntarea sa cu curenții de aer.

Deși acesta nu poate fi îmblânzit, să se apropie de oameni cum o fac unele păsări care se urcă chiar pe mâna celor de la bord, faptul că revine pe navă deși nu îl „anunță” nimeni când va fi plecarea din port, i-a conferit acestui „cinstea” de a fi cel de al 204 - lea membru al echipajului.

Vremea rea, emoțiile, durerea sau bucuriile au trecut pe planul doi în ziua când intrând în Aksaz am realizat că peste o lună, la aceeași oră,

Năstrușnicul Oscar a fost salvat din nou!



celor de la bord în zilele care au urmat până la finalul patrulării, fregata navigând între valuri specifice unei mări de gradul șase. A fost o perioadă dificilă, însă, calitățile nautice ale navei au constituit un „sprijin” pentru cei care au trebuit să lupte cu răul de mare. Dat fiind faptul că pentru unii acesta se manifestă cu greutate și vărsături este de înțeles patosul unuia dintre membrii echipajului care în momentul difuzării anunțului referitor la faptul că masa de prânz poate fi servită, a rostit următoarele cuvinte: „Da, sigur, mănâncă cine poate!”.

Condițiile meteo nu i-au împiedicat însă pe iubitorii fotbalului să trăiască la o intensitate crescută emoțiile meciurilor susținute de echipele românești în cupele europene. Aflați departe de țară fiecare dintre aceștia au încercat să fie cât mai aproape de echipa iubită. Astfel, în careul ofițeri, înaintea meciurilor disputate de către Steaua în UEFA Champions League a fost constituită o peluză stelistă. Din nefericire, nu toate rezultatele au fost cele așteptate de către fanii jucătorilor din Ghencea, însă, „dispunerea” galeriei improvizate va rămâne pentru toți o amintire plăcută peste ani.

Totuși există cineva care nu a fost deloc afectat de condițiile meteo, de depărtarea de țară sau de miile de mile marine parcurse. Acesta



Manevra de acostare a navei la dana petrolieră din Baza Navală Aksaz



Navă comercială suspectă, identificată de fregata Regina Maria.



Echipa de boarding pregătită oricând pentru acțiune. Acum, este doar un antrenament.



Verificarea instalației de stins incendiu cu spumă utilizată în cazul producerii unor incendii la apunarea elicopterului

vom fi acostat în portul Constanța. Tot aici am aflat că în țară a nins, lucru un pic surprinzător pentru noi, care pe mare dimineața aveam de „înfruntat” în medie 23°C.

Patrulare cu soare și din nou Oscar

Ca la orice plecare din Aksaz, vremea a fost foarte frumoasă, fapt ce a generat o bună dispoziție în rândul echipajului, beneficiind la începutul unei noi patrulări. Deși la o primă vedere participarea la operația ACTIVE ENDEAVOUR poate să pară că devine rutină, experiența ne-a demonstrat că fiecare zi petrecută în misiune pe mare are ceva particular.

Datorită traficului intens din Marea Mediterană există numeroase momente când pe ecranul radarului sunt afișate peste 50 de nave, iar personalul din centrul de conducere a luptei, aflat în cart la departamentul operații, trebuie să le monitorizeze, cei de la departamentul navigație să le analizeze și interogheze pe acelea care sunt vizate de către eșaloanele superioare sau care prin activitatea lor afișează un comportament suspect.

Cele două departamente împreună cu departamentul mentenanță, au ajuns pe timpul acestei misiuni la un grad ridicat de

interoperabilitate, atât în ceea ce privește executarea activității specifice misiunii, cât și în cadrul exercițiilor generale cu nava, privind lupta împotriva amenințărilor simulate.

Locotenent-comandorul Fănel Rădulescu, șeful departamentului operații: „Operația ACTIVE ENDEAVOUR este o activitate care necesită o continuă monitorizare și adaptare la schimbările survenite. De exemplu, pentru evitarea interogării în totalitate a numărului mare de nave care își execută tranzitul prin ariile de responsabilitate repartizate și pentru a nu induce prin această procedură o senzație de hărțuire pentru navele comerciale, în acest an s-a introdus programul de raportare voluntară a datelor, privind elementele de interes. Mai mult, pentru a determina dacă nava respectivă trebuie inspectată, s-au stabilit criterii foarte clare în ceea ce privește analiza acestora. În acest fel se asigură liberul tranzit al navelor, concomitent cu monitorizarea și supravegherea lor, atunci când este cazul.”

Într-una din dimineațele însoțite ale patrulării, comandantul fregatei comandorul Costel Tătaru îi spune navigatorului: „Am să merg până la cabină. Dacă este vreo problemă, sună-mă imediat!”. După două minute pe navă se transmite semnalul „Om la apă!”. Instantaneu se

declanșează procedura de salvare a persoanei căzute peste bord. Și de această dată Oscar s-a plictisit să „stea” la bord și a „hotărât”, cu complicitatea comandurului Tătaru, că trebuie să mai verifice încă odată dacă echipajul este pregătit să intervină pentru a-l salva și a făcut ceea ce știe să facă el cel mai bine: a „sărit” în apele albastre ale Mediteranei. Spre „norocul” lui echipa ambarcațiunii de salvare, coordonată de către șeful de echipaj, maistrul militar clasa I Eugen Frangeti, a acționat și de această dată repede, la reușita acțiunii contribuind și manevra executată cu măiestrie de către ofițerul de cart. La finalul exercițiului au fost analizate modul de acțiune, timpii de intervenție și activitatea celor implicați în acest exercițiu, comandantul anunțându-i la final, că de data aceasta, chiar va merge la cabină.

„Echipa de navigație vă urează o noapte liniștită!”

Sosirea în Souda ne-a primit cu vreme bună, dar pe culmile munților din jur am putut vedea zăpada care ne-a adus încă o dată aminte de data din calendar. Deja cunoscute, împrejurimile ne-au oferit de această dată un peisaj diferit. Sista tradițională grecească este respectată pe deplin, acum după închiderea sezonului turistic, astfel că între orele 14 și 17, cu mici excepții, greu mai găsești magazine deschise, iar pe stradă circulația este foarte liberă.

Pe timpul misiunii prin intermediul rețelei de comunicare internă, șeful departamentului navigație citește echipajului „povestea de seară”. Născută anul trecut, ca o inițiativă de informare internă la bordul navei pe timpul marșului de întoarcere din Marea Britanie, „povestea” se bucură de simpatie printre membrii echipajului. Aceasta cuprinde informații despre poziția navei, situația de navigație și meteo, activitățile executate și de perspectivă și o prezentare a țărilor din zona de acțiune.

Și, pentru că pe timpul executării inspecțiilor navelor suspecte, există posibilitatea ca cineva din echipa de boarding să fie rănit, șeful echipei a organizat în colaborare cu medicul navei un exercițiu de acordare a primului ajutor și de evacuare a celui rănit. Locotenentul Florin Nițu, medicul navei: „Particularitățile asistenței medicale pentru urgențe, în special din sfera traumatologiei, în cadrul misiunilor de boarding, este aceea că, deși echipa medicală este



Antrenament de dirijare a elicopterului pentru apunare



Pregătiri înainte de intrarea în port pentru refacere.

pregătită să intervină, aceasta nu o poate realiza cu promptitudinea tipică unor situații generate la bordul propriei nave. Din acest considerent am introdus câteva teme teoretice și practice de instruire, privind acordarea primului ajutor necalificat în programul de pregătire a grupeii de boarding, și deși nu a fost cazul folosirii de către aceștia a cunoștințelor acumulate, având în vedere entuziasmul și interesul manifestat pe timpul ședințelor de pregătire, pe viitor ei vor putea acorda primul ajutor corect, dacă va fi cazul. Afirm toate acestea gândindu-mă nu la faptul că ei ne pot ușura munca nouă celor din serviciul medical, ci, că în anumite situații ce impun acordarea primului ajutor, stabilizarea și evacuarea unei victime de la bordul unei nave vizate de misiunea de boarding, parcurgerea corectă a acestei etape, crește considerabil șansele de supraviețuire ale respectivei victime, până la momentul acordării primului ajutor calificat.”

Oamenii din umbră

Când vorbim despre participarea la o misiune, vorbim de rezultatele obținute de către

cei din departamentele operații, de măiestria navigatorului și ofițerilor de cart, a lansatorilor de torpile, a rachetiștilor și artileriștilor, însă de multe ori uităm că în spatele acestora se află logisticienii și cei din departamentul electromecanic. De cele mai multe ori nu se află în „luminile reflectoarelor”; munca lor se desfășoară departe de „ochii” indiscreți ai vizitatorilor sau ai mass-media, însă, rezultatele strădanilor lor constituie punctul de plecare pentru ceilalți; ei sunt „oamenii din umbră”.

Căpitanul Octavian Pătrașcu, departamentul logistic: „Suportul logistic în teatrul de operații reprezintă o nouă provocare pentru noi. Pentru că, pe timpul misiunii, rolul departamentului este de asigurare a sprijinului logistic, am demarat procesul de planificare a acestuia acasă, cu mult timp înainte de plecarea la ACTIVE ENDEAVOUR, unde împreună cu ceilalți șefi de departamente am stabilit necesarul misiunii, iar cu sprijinul serviciilor logistice de la eșaloanele superioare am reușit ca până la plecarea din țară toate acestea să fie la bord. Mă refer aici la asigurarea cu echipament a membrilor echipajului, alimente, piese de schimb și materiale tehnice necesare

menținerii în operativitate a instalațiilor, dar și asigurarea bunelor condiții pentru depozitarea acestora. Dată fiind durata și condițiile climatice specifice zonei de desfășurare a acestei misiuni, am acordat o atenție deosebită depozitării alimentelor în spații frigorifice adecvate, în acest domeniu colaborând foarte eficient cu colegii din cadrul departamentului electromecanic. Timpul scurt alocat refacerii plinurilor și a capacității de luptă în porturile vizitate a dus la o creștere a responsabilităților departamentului pentru soluționarea tuturor necesităților navei și echipajului. Un rol important în misiune l-a avut cooperarea cu agenția NAMSA și implicit cu agențiile locale ale acesteia în porturile de vizită, unde s-au realizat re aprovizionările de alimente, materiale și combustibil, pe tot parcursul participării la misiune aceștia răspunzând cu promptitudine solicitărilor noastre. Hrănirea echipajului, începând de la recepția calitativă și cantitativă a alimentelor și până la servirea hranei preparate a fost cu siguranță una dintre cele mai mari provocări ale acestei misiuni. Deși este dificil, având în vedere perioada îndelungată de desfășurare a misiunii, să mulțumești un număr de 203 oameni, personalul de specialitate, prin diversificarea meniului și cu multă dragoste de meserie, a reușit în mare măsură satisfacerea preferințelor culinare ale acestora. Acum, la finalul misiunii, pot spune că experiența acumulată în cele trei luni de participare la ACTIVE ENDEAVOUR este extrem de utilă și cu siguranță suntem mult mai încrezători în forțele proprii, având în vedere perspectiva unor misiuni viitoare.”

La toate navele militare sau civile deopotrivă, mecanicii sunt numiți „șobolani”. Singura legătură cu acel animal este legată de faptul că foarte mare parte din activitatea lor se desfășoară sub punte. Ironici, „șobolani” fregatei Regina Maria au transformat porecla în renume. La afișierul departamentului, „tronează” un desen reprezentând un șobolan care are în spate o siluetă de fregată, aluzie evidentă la faptul că ei sunt aceia care „duc” în spate nava.

Toată viteza înainte!

Există în cariera unui comandant de navă situații în care trebuie să rostească aceste cuvinte. Este adevărat că astfel de momente nu sunt foarte dese, pentru că „toată viteza”



Mm II Mihălceanu Vasilică-Nicolae la strungul din atelierul mecanic al fregatei Regina Maria



Mm II Bătrâneau Florin și MmP Șerban Daniel de cart în Punctul de Conducere a Luptei pentru Vitalitate al navei

reprezintă forțarea la maximum a motoarelor sau turbinelor navei și a tuturor instalațiilor care le deserveasc. Pentru că multe filme prezintă astfel de momente, am dorit să aflu de la „sursă” ce înseamnă acest concept pentru cei care le deserveasc. Locotenent-comandorul Tănase Cucona, departamentul electromecanic: „Din punctul meu de vedere nimic deosebit. Privit din exterior, acest lucru poate crea senzația unei chestiuni complexe, dar pentru noi, pentru mecanici, face deja parte din rutină. Spun asta, deoarece se fac aceleași operațiuni și se urmăresc aceiași parametri, ca atunci când mergi cu o singură turbină de marș cu o viteză de 7-8 noduri, chiar dacă la toată viteza, nava ajunge la aproximativ 30 de noduri. Doar că, atunci când mergi la viteza maximă, trebuie să fii mult mai atent, reacțiile trebuie să fie mult mai rapide în cazul apariției unor probleme. Eu și o parte din colegii mei am avut ocazia, ca în probele de mare din Marea Britanie, să vedem ce înseamnă și toată viteza, atât la marș înainte, cât și la marș înapoi și de aceea spun că din exterior pare cu totul altceva.”

Ce a fost ACTIVE ENDEAVOUR?

L-am întrebat pe comandantul fregatei dacă în aceste trei luni a fost „scăpat” vreunul dintre exercițiile pe care nava le poate desfășura, pentru că pe timpul misiunii, nu a fost nici o singură zi

în care programul să nu includă antrenamente. Departamentale sau generale acestea „au curs” de pe 31 august și până la sosirea din misiune. Comandorul Costel Tătaru: „Acum la încheierea misiunii sunt bucuros că pot afirma cu tărie că echipajul pe care îl comand este un echipaj de elită al Forțelor Navale Române. Apreciez foarte mult modul în care membrii echipajului au înțeles să folosească la maximum timpul avut la dispoziție pentru perfecționarea pregătirii, pentru întărirea coeziunii echipajului și de ce nu, pentru înlăturarea unor neajunsuri semnalate pe timpul activității din Centrul de Pregătire de la Golcuk. Activitatea și efortul depus, pigmentate cu „surprizele” zilnice ale comandantului, au avut ca rezultat creșterea semnificativă a capacității de luptă a navei. Consider că nu a fost omis nici un departament și nici o activitate, astfel încât, am parcurs întregul plan de activitate stabilit la plecarea din țară. În ceea ce privește desfășurarea activității specifice operației ACTIVE ENDEAVOUR, consider că ne-am situat cel puțin la nivelul navelor cu tradiție în această activitate. Au fost unele perioade în care singura navă din cadrul grupării participante la ACTIVE ENDEAVOUR în centrul și estul Mediteranei a fost fregata „Regina Maria”. Aceasta arată încrederea celor care s-au aflat la conducerea grupării

în capacitatea fregatei românești de a-și îndeplini în condiții foarte bune misiunile încredințate.”

Este pe deplin adevărat că un singur om, comandantul navei, nu poate să se ocupe personal de toate problemele care există la bord, iar tocmai de aceea acesta are la dispoziție o echipă cu ajutorul căreia coordonează modul în care echipajul și nava își îndeplinesc misiunea și soluționează problemele inerente în cazul unei astfel de comunități. După cele trei luni de misiune am încercat să aflăm cum a fost participarea la ACTIVE ENDEAVOUR pentru câțiva dintre cei care coordonează activitățile desfășurate la bord.

Căpitanul Mitel Alexandru, comandantul echipei de boarding: „Pentru membrii echipei de boarding participarea la operație a marcat trecerea la un alt nivel de pregătire, deoarece, chiar dacă desfășurarea misiunii nu a necesitat executarea unei inspecții reale, prin antrenamentele desfășurate au trecut de acea tensiune, normală de altfel și au demonstrat că sunt pregătiți 24 de ore din 24 să îndeplinească o astfel de misiune. După antrenamentele desfășurate la cheu sau în comun cu alte nave NATO, înaintea plecării în misiune sau pe timpul participării la operație, ziua sau noaptea, trebuie să remarc profesionalismul pe care întreaga echipă l-a demonstrat, având în vedere efortul fizic depus și riscurile asumate pe timpul executării acestora. De asemenea, aș menționa atitudinea pozitivă pe care băieții au avut-o pe durata acestei misiuni, dat fiind faptul că participarea la această echipă de boarding este pentru toți o atribuție prin cumul, fiecare dintre membrii echipei având de executat zilnic servicii de cart conform funcției pe care sunt încadrați!”

Locotenent-comandorul Marian Ioan, departamentul navigație: „În primul rând, suntem bucuroși că am îndeplinit în condiții foarte bune această primă misiune NATO a navei. A fost dificilă, solicitantă, atât prin complexitatea activităților desfășurate, cât și prin durata ei. Timp de trei luni am avut peste 1400 de ore de marș, am străbătut peste 16000 de mile marine pe timpul a nouă patrulări, acoperind o arie extrem de vastă din Marea Mediterană. Pe lângă sarcinile „dedicate” departamentului și mă refer aici la asigurarea navigației și a manevrei în siguranță a navei pe parcursul misiunii, am desfășurat și activități de analiză, identificare și interogare a navelor care se aflau în atenția Comandamentului Aliat. Vremea a fost în general bună, însă am avut și peste 150 de ore de navigație în condiții meteo grele, întâlnind două serii de tornade de dimensiuni reduse, fenomene care au constituit o premieră pentru cei mai mulți membri ai echipajului. Activitățile desfășurate pe comanda de marș nu s-au limitat însă la cele specifice acestei misiuni, zilnic executându-se diverse exerciții pentru menținerea antrenamentului în rezolvarea unor situații de urgență. Modul în care s-a desfășurat această misiune ne-a consolidat încrederea în capacitățile proprii și în calitățile nautice ale navei.”

Căpitanul Ionel Dinu, ofițer de cart: „Pentru ofițerul de cart și echipa lui de pe comanda de navigație, a fost o perioadă obositoare, cu activități ce se succedau în ritm alert urmate de momente de acalmie ale vremii sau ale programului zilnic. Milă după milă, marine bineînțeles, raion după raion, navă interogată după navă interogată, zilele au trecut altfel. De exemplu, misiunea de patrulare începea de regulă sâmbăta dimineață, iar perioada de refacere în port miercuria. Am interogat nave de diferite tipuri și tonaje, sub



Antrenament pentru evacuarea unui rănit din grupa de boarding.

numeroase pavilioane, am stabilit legătura cu marinarii de diferite naționalități, vorbitori mai mult sau mai puțin de limbă engleză. Pestră este viața și lumea marinarii comerciale. Pe timpul misiunii, am întâlnit multe echipaje ai căror membrii proveneau din țări ca: Filipine, Siria, Ucraina, Rusia, Germania, Egipt, Italia, Spania, Libia, Antigua & Barbuda, etc. care deși nu aveau informații despre operația ACTIVE ENDEAVOUR, în general s-au dovedit a fi cooperanți. De asemenea, am colaborat bine cu nave militare aparținând unor state NATO, ce acționau în cadrul operației sau în aceeași zonă de responsabilități. Per ansamblu, o misiune fructuoasă, cu multe „recorduri” personale depășite care va marca cu siguranță cariera multora dintre cei care au participat la ea.”

Locotenent-comandorul Marian Ciobotaru, departamentul senzori și armament (mentenanță): „Rolul principal al departamentului mentenanță este acela de a oferi capabilități tehnice de luptă (comandă, control, comunicații) și de navigație în siguranță, prin menținerea în stare de operativitate a tuturor sistemelor de senzori și de armament de la bord, atât pe timpul navigației, cât și pe timpul ducerii acțiunilor de luptă. De asemenea, ca șef al departamentului, sunt și consilierul comandantului navei pe probleme tehnice și de vitalitate a navei (în cooperare cu comandantul secund și șeful mecanic) în vederea menținerii priorităților stabilite, în funcție de starea de pregătire pentru luptă a navei. Participarea la această misiune de lungă durată aș putea spune că a probat fiabilitatea sistemelor de senzori și armament de la bord, în sensul menținerii în funcțiune a acestora continuu și în diferite regimuri de lucru. În acest sens, sunt de subliniat două aspecte care au contribuit la menținerea în parametri optimi de funcționare a tehnicii: profesionalismul specialiștilor departamentului (maintainerilor) în executarea corectă a mentenanței preventive a tehnicii (întreținere, controale tehnice periodice, verificare sisteme) și calitatea sistemelor de la bord în sine. Au fost și probleme tehnice care au limitat parțial starea de operativitate a tehnicii pentru perioade scurte de timp. Expertiza de calitate a specialiștilor departamentului și asigurarea logistică cu piese de schimb și materiale au făcut ca toate problemele tehnice să fie remediate în timp util.”

Locotenent-comandorul Cosmin Bumete, departamentul electromecanic: „Departamentul electromecanic este al doilea departament ca mărime de pe navă. Rolul său este acela de a exploata în siguranță agregatele și instalațiile care asigură propulsia navei, energia electrică și toate facilitățile necesare traiului decent la bordul navei, desfășurându-și activitatea cu mândrie la punțile inferioare ale navei, acolo unde razele solare nu ajung niciodată. Pentru noi participarea la misiunea ACTIVE ENDEAVOUR a însemnat o experiență nouă datorită duratei mari, cu multe ore de cart, multe ore de funcționare la tehnica

pe care o deservim, oboseală fizică, oboseală psihică, vizitarea unor locuri și cunoașterea unor oameni noi, pe scurt ceva inedit peste care s-a trecut cu brio. De remarcat este buna pregătire de specialitate și profesionalismul personalului departamentului, care a făcut față tuturor problemelor tehnice apărute, menținând permanent în stare de eficiență toate agregatele și instalațiile pe care le deservește.”

Locotenent-comandorul Fănel Rădulescu, departamentul operații: „La finalul acestei misiuni pot spune că simt cu o deosebită satisfacție, saltul calitativ al nivelului de pregătire dobândit, nu numai la nivel departamental, ci și la nivel navă. ACTIVE ENDEAVOUR a necesitat un efort substanțial din partea tuturor celor implicați și aici mă refer la personalul care a executat cart în Centrul de Conducere a Luptei (CCL), în stația radio, personalul care a executat serviciul de tură operativă, personalul de cart pe comanda de marș, cel care a asigurat mentenanța armamentului și senzorilor și, nu în ultimul rând, personalul din cadrul departamentului electromecanic. Unele din marile beneficii ale acestei misiuni au fost în opinia mea, consolidarea coeziunii echipajului la toate nivelurile, repartizarea și îndeplinirea sarcinilor specifice fiecărui departament care a dus la realizarea unei foarte bune cooperări și la nivel interdepartamental, demonstrarea nivelului

de profesionalism și recunoașterea acestuia la cel mai înalt nivel, făcând, astfel ca, fregata „Regina Maria” să nu se deosebească cu nimic de celelalte nave din grupare, chiar dacă s-a aflat pentru prima dată la această activitate. Pe întreaga perioadă de desfășurare a misiunii am putut vedea creșterea încrederii în capacitățile proprii, atât personale cât și profesionale a membrilor departamentului operații, care s-a cristalizat într-o bună capacitate de analiză, sinteză și decizie la toate nivelurile. De asemenea, pot afirma că această misiune a avut ca efect realizarea la nivel departamental a celui echilibru pe care mi l-am dorit încă de la plecarea din Marea Britanie. Acel echilibru, între capacitatea rapidă de reacție și acțiunea cu discernământ, în general, și, în mod special, în situații de criză. Voi concluziona printr-o exprimare plastică. Dacă ar fi să compar acum, la sfârșitul misiunii, departamentul pe care îl conduc cu o orchestră, aș putea spune că, dacă la începutul acesteia fiecare era aproape virtuos la instrumentul la care cânta, acum ca dirijor, sunt onorat de efortul depus de fiecare membru al acesteia pentru a transpune calitățile personale în folosul întregii orchestre. „Muzica” pe care o aud acum nu mă lasă să zic altceva decât „Bravo Zulu”, pentru modul în care au înțeles să-și îndeplinească atribuțiunile funcționale.”



Servirea mesei în careul ofițerilor.



Mim Iftode Paul aducând desertul la linia caldă din sala de mese

Câte bordeie, atâtea obiceiuri!

Viața la bordul unei nave cu un echipaj format din 203 oameni este complexă. Fiecare are modul său de a percepe situațiile, de a trăi o situație, de a se manifesta după o perioadă atât de lungă petrecută departe de cei dragi. De aceea, pentru buna desfășurare a tuturor activităților de la bord este foarte important să existe un echilibru între momentele de efort și cele de relaxare. Fiind concepută pentru a executa misiuni de lungă durată, la bordul fregatei au fost amenajate spații pentru destindere pentru toate categoriile de militari. Acestea sunt folosite în principal pentru recreere, dar și ca spații de desfășurare a unor adunări fără ordine de zi, ședințe de planificare sau de instruire din cadrul departamentului.

Careul ofițerilor este locul care, pe lângă funcțiunea sa de sală de mese se adaptează rapid putând deveni sală de prezentare a unor teme de instruire, spațiu de primire a oaspeților, locul unde se stabilesc activitățile care urmează să se desfășoare la bord sau sunt analizate cele

finalizate. „Distincția” între spațiul de relaxare și cel pentru servitul mesei se face prin intermediul unei draperii, iar pentru a „marca” finalul unei zile de lucru, deși la bordul unei nave aflate pe mare există în permanență cineva care se află în cart, la masa de seară ținuta de instrucție este schimbată cu cea de oraș, prilej cu care se face astfel diferențierea între muncă și relaxare. Ideea, preluată din tradiția britanică, a fost adoptată de către ofițerii bordului în perioada premergătoare preluării navei din Marea Britanie, iar în prezent a devenit cutumă.

Desigur că acest exemplu este unul particular, fiecare spațiu de relaxare având reguli „specifice”, însă la bord există un loc care are reguli fixe pentru toți cei de la bord: sala de sport. Inițiativa înființării acestei săli a aparținut comandantului navei și ideea a fost rapid preluată de către căpitanul Marian Bahaciu și maistrul militar clasa a II-a Nechita Mihai. În cele trei luni de la plecarea în misiune, sala a „strâns” peste 2000 de intrări.

Căpitanul Marian Bahaciu: „Existența acestei săli de fitness/forță la bordul fregatei „Regina Maria” s-a impus ca o necesitate datorită misiunilor de lungă durată pe care le poate desfășura această navă, care supun întreg echipajul navei la un efort susținut, atât din punct de vedere fizic, cât și psihic. Dorința de a avea o asemenea facilități la bordul navei s-a accentuat în rândul membrilor echipajului, mai ales în perioada de instruire petrecută de întreg echipajul în Marea Britanie, unde, după cum se știe, există un cult pentru sport, dar și pe timpul vizitelor efectuate la bordul diferitelor nave ale unor țări membre NATO cu care am avut prilejul să desfășurăm diferite exerciții în comun și care aveau la bord asemenea săli. Dotarea și amenajarea sălii a fost posibilă datorită unor eforturi apreciable a unor membri ai echipajului care au reușit să o facă să funcționeze, constituind,

din câte știu eu, o premieră la bordul unei nave militare românești. Trebuie să remarc și ajutorul primit din partea unui prieten constant al navei, cpt. (r) Florin Nicolae, care ne-a sprijinit foarte mult în procurarea aparatelor necesare. Efortul lui a fost deseori remarcat de către membrii echipajului, beneficiarii sălii de sport. Cea mai mare provocare a reprezentat-o însă, dincolo de efortul depus la amenajarea sălii, crearea unei rutine în rândul membrilor echipajului, privind modul de comportare și de utilizare a aparatelor, dat fiind faptul că, păseam pe un drum nou, nebătătorit încă, mai ales că unii din membrii echipajului intrau pentru prima dată într-o sală cu asemenea profil. Din punctul de vedere al normelor de protecția muncii ne-am luat măsuri speciale, iar pentru a preveni producerea de accidente împreună cu instructorul sportiv al navei, am asigurat un fel de permanență la sala de sport. În aceeași direcție, am afișat în interiorul sălii articole din reviste de specialitate care să explice pe înțelesul tuturor modul în care trebuie efectuată încălzirea înainte de antrenament, modul de efectuare a diferitelor exerciții, modul de alimentație și alte articole de interes pentru activitatea din sală. Consider că existența sălii de sport ne pune pe picior de egalitate și din acest punct de vedere cu celelalte nave ale altor țări membre NATO și mi-aș dori ca inițiativa noastră să devină o stare de normalitate în cadrul Forțelor Navale, nu atât prin prisma trecerii probelor fizice în cadrul diferitelor verificări, cât mai ales prin starea de sănătate pe care o induce practicarea exercițiilor fizice.”

În loc de final

Cam aceasta a fost participarea fregatei Regina Maria la operația ACTIVE ENDEAVOUR în Marea Mediterană. Prima misiune sub comanda NATO a navei și cea de a doua a Forțelor Navale Române. Timp de 95 de zile, 203 marinari români au participat la cea mai importantă misiune a marinei române din acest an. Drumul deschis anul trecut de fregata Regele Ferdinand trebuia consolidat de cei de la Regina Maria, sarcină de care s-au achitat pe deplin. Deși până acum misiunile de acest gen constituiau o noutate pentru noi, cu siguranță că, în anii care vor urma acestea vor deveni la fel de normale ca și cele pe care le desfășuram în Marea Neagră.

Aceasta ca și celelalte misiuni executate în acest an de către marinarii militari au fost solicitante, oboseitoare, dar sunt convins că satisfacțiile obținute compensează pe deplin eforturile. Oboseala, carturile de noapte, dorul de cei dragi fac parte din categoria acelor povești care vor fi depănate la căldura căminului sau la focul unui grătar acum sau atunci când nepoții vor dori să mai audă odată cum a fost la ACTIVE ENDEAVOUR 2006.

De la bordul fregatei Regina Maria, din partea celor care au participat în acest an la operația ACTIVE ENDEAVOUR, adresăm tuturor „Bun cart înainte” și un 2007 cât mai bun!

Luni, 4 decembrie fregata Regina Maria a revenit în portul Constanța după participarea la operația ACTIVE ENDEAVOUR. La ceremonialul de sosire al navei, au participat ministrul apărării, Sorin Frunzăverde, șeful Statului Major General, amiralul dr. Gheorghe Marin, contraamiralul de flotilă Dorin Dănilă, șeful Statului Major al Forțelor Navale, cadre militare din unitățile Forțele Navale, reprezentanți ai autorităților centrale și locale, ai Bisericii Ortodoxe Române, precum și familiile militarilor. Plecată din țară pe 31 august, fregata Regina Maria a parcurs peste 16.000 de mile marine, pentru îndeplinirea misiunilor de supraveghere și control în Mediterana, monitorizând și interogând peste 400 de nave și 60 de aeronave. (M.E.)



Corveta „Cam. Eustațiu Sebastian” la exercițiul DÖGU AKDENİZ 2006

PE APELE MĂRII ALBE DE LA RĂSĂRIT

Plecată din portul militar Magalia pe 13 noiembrie, corveta *Cam.Eustațiu Sebastian* a participat între 16 și 26 noiembrie la exercițiul organizat și condus de Marina Militară a Turciei în apele Mării Egee și Mării Mediterane.

Text și foto: **Bogdan DINU**

Trei mări, trei nave, o singură marină

Chiar dacă formularea din supratitlul articolului nu este una exactă ci mai degrabă o traducere literară (ak-alb, deniz-mare, dōgu-est, denumirea exercițiului semnificând în limba turcă de fapt Mediterana de Est) am preferat licența jurnalistică pentru a reflecta cât mai exact zona în care a acționat corveta *Cam. Eustațiu Sebastian* (264). Deși nu s-a aflat pentru prima dată în Mediterana sau Marea Egee (să ne amintim doar de primul exercițiu internațional al navei din anul 1992 sau aplicația Iolkos 95) a fost pentru prima dată când o astfel de navă a atins o latitudine atât de sudică, respectiv golful Antalya. Și nu e de prisos să amintim că nava s-a aflat la a doua misiune internațională în mai puțin de patru luni, după participarea din luna august de la BLACKSEAFOR. Mai mult decât atât, ne face plăcere să semnalăm un fapt nu lipsit de importanță și anume că în prima săptămână de marș în bazinul mediteranean (incluzând aici și Marea Egee) s-au aflat și au acționat în diferite exerciții sau operații nu mai puțin de trei nave aparținând Forțelor Navale Române.

Este vorba de fregata *Regina Maria* (222), implicată în operația ACTIVE ENDEAVOUR, de dragorul maritim Lt. *Dimitrie Nicolescu* (29) care participa la exercițiul TURKISH MINEX 06 și evident, de corveta *Cam. Eustațiu Sebastian* invitată să participe la exercițiul DÖGU AKDENİZ 06. Pentru o marină mică, așa cum este cea a noastră, departe chiar de statutul de putere maritimă regională, exemplul cel mai la îndemână fiind Turcia, efortul merită să fie subliniat. Progresul este evident ca și deschiderea Forțelor Navale Române dacă nu spre „apele albastre”, oricum spre o prezență activă în Mediterana chiar dacă uneori tehnica și echipamentele de pe unele nave, deocamdată, nu oferă și suportul necesar unor astfel de participări. Oricum, expresia „to show the flag” nu mai este lipsită de conținut sau doar un apanaj al *N.S.Mircea*. De remarcat că două din navele noastre au fost implicate în exerciții navale organizate de Forțele Navale Turce, elocvent pentru relațiile speciale de colaborare existente între cele două marine. Iar în Turcia, Armata și, implicit, Forțele Navale au un loc privilegiat, pe măsura importanței misiunilor pe care le au de îndeplinit. De fapt, acestea nu înseamnă altceva decât punerea în practică a moștenirii lăsate de părintele

națiunii, Mustafa Kemal Atatürk, fondatorul Republicii Turcia: „*Statul turc, care are cea mai mare și importantă parte a frontierelor sale pe mare, trebuie să dețină o marină de război puternică și importantă.*” Acest citat, care poate fi găsit la începutul oricărui pliant al unei nave aparținând Marinei Militare a Turciei, reflectă realitatea deschiderii Turciei la patru mări (Marea Neagră, Marmara, Egee și Mediterana) și motivația organizării de exerciții și antrenamente permanente. Astfel ajungem și la DÖGU AKDENİZ 06.

D.A.06 – scenariu și forțe participante

DÖGU AKDENİZ 06 a fost un exercițiu pe bază de invitație (INVITEX) cu trupe (LIVEX) care s-a desfășurat în Marea Egee și estul Mării Mediterane în scopul antrenării statului major și a forțelor navale în cazul unei situații de criză. Aplicația a cuprins exerciții navale în sprijinul unei operații de menținere a păcii iar scenariul s-a bazat pe o criză regională ce necesită intervenția internațională în vederea asigurării păcii și stabilității în regiune. Între statul „Maro” și statul „Purpuriu” există o situație conflictuală (în condițiile în care în primul există un regim dictatorial cu tendințe evidente de înarmare ce afectează stabilitatea regională iar statul „Purpuriu” este o țară mică, bogată



dar cu o armată redusă). Statul „Maro” acordă sprijin unor grupări teroriste din statul vecin, acționând în paralel pentru a crea și o criză economică. Mai mult, există indicații că statul agresor are posibilitatea de a produce arme de distrugere în masă. În aceste condiții, Consiliul de Securitate emite o rezoluție prin care este autorizată desfășurarea unei forțe de menținere a păcii sub comanda statului „Verde”. Acesta a fost scenariul exercițiului, unul jucat într-o formă sau alta și de Forțele Navale Române, asemănător, desigur păstrând proporțiile și dimensiunile, cu exercițiul PONTICA. Două dintre fazele exercițiului s-au desfășurat pe mare (18-20 și 23-26 noiembrie) și două la uscat, respectiv 16-17 la Izmir și 21-22 în Baza Navală de la Aksaz.

La trei zile de la plecarea din Mangalia, corveta *Cam.Eustațiu Sebastian* (264) a acostat cu pupa în portul militar Emir Cakabey din Izmir, având în babord corveta *Bafra* (fostul avisou francez *Second Maitre Le Bihan*) și în tribord nava rapidă de patrulare cu rachete *Kiliç* (P 330) – este ultima variantă a claselor mai vechi *Dogan* (opt unități) și *Yildiz* (două unități) și la fel ca și în cazul construcției de fregate și submarine au fost realizate pe baza unui protocol încheiat între Marina Militară a Turciei și Șantierul Naval Lürssen din Germania prin care prima navă din fiecare clasă a fost construită în Germania iar

următoarele în Turcia, la Șantierul Naval Taşkızak din Istanbul, așa cum ar trebui să procedăm și noi; de remarcat că unitățile din ultima clasă, *Kiliç*, au fost proiectate cu caracteristici stealth și datorită senzorilor și echipamentelor pe care le dețin sunt considerate unele din cele mai performante nave de acest tip. Am fost singurii care am acostat aici, navele SNGM 2 (Gruparea Navală NATO permanentă de suprafață din Mediterana 2) – invitată de asemenea la exercițiu – fiind acostate în portul civil. Trebuie să precizăm că din această grupare au fost prezente doar trei nave, *Bouboulina* (F 463) din Grecia, *Reina Sofia* (F 84) din Spania și *Goksu* (F 495) din Turcia, toate sub comanda comandorului Evangelos Gavalas din Marina Militară a Greciei, care este și șeful de stat major al SNGM 2. Restul grupării, sub comanda contraamiralului de flotilă american Michael Grothausen s-au aflat la Riga, în Letonia, unde s-a desfășurat summitul NATO al miniștrilor apărării.

Cum era și firesc, grosul forțelor participante a aparținut țării gazdă. Astfel, au participat fregatele *Salihreis* (F 246), *Orucreis* (F 245) - a doua unitate din clasa *Barbaros* diferită de seria I prin turbinele cu gaz LM 2500, *Muavenet* (F 250) – din clasa americană *Knox* intrată în compunerea Marinei Militare a Turciei în anul 1993, *Giresun* (F 491) – din clasa americană

Oliver Hazard Perry, ex *USS Antrim*, intrată în dotare în 1998, și ca fapt divers este nava construită în cel mai mare număr de exemplare după cel de-al doilea război mondial (56 de unități) după distrugătoarele sovietice din clasa *Skory*, *Gediz* (F 495), corvetele *Beykoz*, *Bandirma*, navele rapide de patrulare cu rachete *Kiliç* (P-330), *Tayfun* (P-342), *Firtina* (P-347) – ambele din clasa *Dogan*, *Atmaca* (P 322), *Albatros* (P 327) *Denizkuşu* (P 321) – toate din clasa *Jaguar* de vedete purtătoare de rachete fabricate în Germania, submarinele *Sakarya* (S-354) – din clasa *Preveze*, intrat în dotare în anul 1997, *Atilay* (S-347), *Batıray* (S-349) – ambele din clasa *Ay* (Tip 209), nava de debarcare *Serdar* (L-402), navele auxiliare de sprijin logistic *Akar* (A-580) și *Albay Hakki Burak* și remorcherul *Akbaş* (A-586) la care se adaugă numeroase nave ale Gărzii de Coastă, avioane, elicoptere, o companie de infanterie marină, echipe de geniu și EOD. Comandantul aplicației a fost contraamiralul Nusret Guner, comandantul Forței de Acțiune de Suprafață a Marinei Militare a Turciei (structura care grupează toate fregatele marinei turce), o mai veche cunoștință a cititorilor revistei noastre prin interviul care ni l-a acordat în urmă cu cinci ani în calitate de primul comandant la prima activare BLACKSEAFOR. De altfel domnia sa a și prezidat o conferință de presă la Izmir, mai exact în golful cu același nume

la bordul navei comandant a aplicației, *Salihreis*, împreună cu ceilalți comandanți de nave și structuri subordonate. Există multe relații de prietenie, consolidate în timp, cu ofițerii turci, fie prin participarea la aplicații comune, BLACKSEAFOR sau prin prezența acestora în calitate de consilieri la Statul Major al Forțelor Navale Române, așa cum a fost cazul căpitan-comandorului Oguz Karaman, fost consilier, în prezent comandantul fregatei *Salihreis*. Căpitan-comandorul Florin Tănase, comandantul corvetei noastre s-a simțit ca acasă, înconjurat de prieteni iar curtoazia și politețea gazdelor a fost desăvârșită, atât la Izmir cât și în Aksaz și Marmaris sau pe timpul vizitelor protocolare. Jenantă s-a dovedit necomunicarea părții turce a schimbării comandantului navei pentru această misiune astfel încât gestul de politețe al contraamiralului Nusret Guner de a se adresa pe nume comandantului navei l-a pus pe acesta din urmă într-o postură mai puțin plăcută. O putem trece la capitolul „lecții învățate”. Să mai spunem de fregata *Salihreis* (F 246) că este prima navă din seria proiectului IIB, care la rândul său este o dezvoltare a proiectelor Seria I (clasa Yavuz) și Seriei IIA (clasa *Barbaros*) și în același timp este prima navă a Marinei Militare turce echipată cu lansatoare de rachete verticale. Intrată în serviciu pe data de 17 decembrie 1998, nava poartă numele ilustrului amiral otoman din secolul XVI, Salih Reis.

Izmir, prima fază a exercițiului

Escala de la Izmir a avut drept obiectiv generarea forței, constituirea grupării și antrenamente la mal, inclusiv participarea ofițerilor noștri la ședințe de lucru desfășurate la navele ancorate în radă sau la bazele de pe uscat. Echipajul a beneficiat și de excursia oferită de gazde la casa Fecioarei Maria și la ruinele orașului antic Efes. Revenind la forțele participante, ne-a reținut atenția utilizarea pe scară largă a avisourilor cumpărate de Turcia acum cinci ani de la Franța (inclusiv prin achiziționarea printr-un contract separat și a rachetelor Exocet aferente) pe multe dintre ele vizitându-le pe timpul escalelor la Constanța, pe vremea când aparțineau francezilor. Sunt nave economice, care țin bine marea (francezii încă le mai utilizează în Atlantic) și, mai ales sunt excelente pentru a combate atacurile de natură asimetrică (chiar pe timpul staționării noastre la Izmir se montau patru afete suplimentare la prova și pupa pentru mitralierele calibrul 7,62 mm). Toate aceste aspecte mi-au fost confirmate de comandorul Ahmet Yuceyavuz, comandantul Divizionului 4 de Nave Rapide, care mi-a confirmat că se intenționează păstrarea lor în serviciu cel puțin până în 2010.

Nu este deplasat să menționăm și faptul că anul trecut locotenent-comandorul Eugen Domunco a participat la bordul fregatei *Yavuz* (F 240), navă comandant, la exercițiul DÖGU AKDENIZ 2005, lucru

de care comandantul marșului, al navei și ofițerii au aflat abia din paginile revistei noastre. În condițiile în care participam pentru prima dată la acest exercițiu ar fi fost utilă orice informație din raportul de după misiune al ofițerului respectiv – care cu siguranță există pe undeva – care să completeze cadrul general și EXOPLAN-ul primit relativ târziu și listat incomplet ca și prezența ofițerilor noștri doar la ultima conferință de planificare de la începutul verii.

Stagiu ambarcat pe TCG Orucreis

Și tot la Izmir, aflat într-o vizită la bord, l-am întâlnit și pe locotenentul Viorel Stănescu, șef sistem război electronic pe fregata *Mărășești*, care în perioada 10-30 noiembrie a efectuat un stagiu ambarcat la bordul fregatei turce *TCG Orucreis* (pentru cei care nu cunosc precizăm că acronimul TCG înseamnă Türkiye Cumhuriyeti Gemisi sau în traducere Nava de Război a Republicii Turcia). Obiectivul stagiului a fost învățarea procedurilor de lucru și a tehnicii pe care o au la bord în domeniul operațiilor dar și desfășurarea activităților în general pe navă ca și a luptei pentru vitalitate. *„La bord mi-a plăcut în mod special respectul real pentru grade și funcții, curătenia, respectarea programului. Atipic pentru noi mi s-a părut sistemul de carturi, foarte obositor, încercat și la noi, respectiv șase ore cart, șase ore odihnă. Apoi nu mi-a plăcut faptul că toate comenzile și exercițiile de antrenament se desfășoară în limba turcă, inclusiv documentele NATO sunt traduse în limba turcă, asta în condițiile în care noi la navă utilizăm în mod frecvent comenzi în limba engleză. Sunt mai buni ca noi doar în măsura în care îi ajută tehnica”*, ne-a declarat tânărul ofițer. Ambarcat la Golcuk la bordul fregatei *TCG Orucreis*, acesta a participat împreună cu nava la toate etapele exercițiului și poate formula

la întoarcerea în țară un punct de vedere interesant asupra aplicației.

Acțiune în Marea Egee

Între 18 și 20 noiembrie s-a desfășurat cea de a doua fază a exercițiului, cea a antrenamentului pe mare cu exerciții prestabilite având ca scop instruirea individuală a navei precum și faza de integrare a forțelor prin instruirea colectivă a forței. În principal s-au desfășurat exerciții de respingere a atacului navelor de suprafață, antiaeriene, antisubmarin, război electronic, practică marinărescă, evacuare noncombatanți, acordare de ajutor umanitar, conducerea exercițiilor cu specific antiterorist și a amenințărilor asimetrice. Exercițiile s-au desfășurat în mai multe raioane costiere și de larg situate între Izmir și Aksaz. Pentru navă, cele mai importante au fost tragerile de artilerie reale cu instalația AK 630, calibrul 30 mm, atât navale (GUNEX 603) la o distanță de două mile pe o țintă remorcată de *TCG Akbaş* cât și antiaeriene la o distanță de o milă (GUNEX 613). Au fost alocate doar 28 de lovituri cu cap inert, destul de puțin dacă ne gândim la cadența de tragere a instalației, de peste 4000 de lovituri pe minut. Și chiar dacă la tragerea antiaeriană s-a tras pe vizare directă (de către MMV Alin-Florin Răducu, comandant grupă AK 630) pe o manșă tractată de un avion, rezultatele au fost bune, cel puțin așa cum au fost ele prezentate la bilanțul aplicației unde nava noastră a împărțit cu fregata *Reina Sofia* titlul de „navă cu cea mai mare acuratețe a tragerilor de artilerie”. *„Nu am avut probleme, tragerea antiaeriană a fost ceva inedit pentru noi, nu am mai executat trageri pe ținte remorcate dar tot personalul s-a descurcat foarte bine și rezultatele au fost pe măsură. Poate muniția a fost insuficientă pentru realizarea reglajelor necesare și pentru obținerea unor rezultate*

și mai bune”, ne-a declarat căpitanul Mihai Stăiculescu, comandantul SL 2 pentru această misiune.

Pe toată durata exercițiului corveta noastră a acționat în cadrul unei grupări formate din fregatele *Salihreis*, *Gediz* (în anumite secvențe și *TCG Akar* sau toate navele din exercițiu cum a fost în cazul tragerilor) și corveta *Beykoz* (fosta navă cap de serie a avisourilor franceze, *Destienne d’Orves*) grupare aflată sub comanda comandorului Kemaletin Gur, comandantul Divizionului 1 de Distrugătoare (denumirea este înșelătoare deoarece au în compunere doar fregate). De la această navă am găzduit și un exercițiu de BORDEX (deși echipele de boarding există pe nave de la fregate în sus, marina turcă încearcă să implementeze aceste echipe și la bordul corvetelor așa cum este cazul avisourilor unde, după cum am putut constata se află abia la început de drum) rolul căpitanului navei suspecte fiind jucat convingător de ofițerul cu logistica de la bord, căpitanul Dan Bițică. Au fost trei zile și trei nopți solicitante pentru toți cei 100 de membri ai echipajului, deoarece timp de mai bine de 72 de ore nava s-a aflat permanent în marș, exercițiile s-au succedat cu regularitate iar Marea Egee nu a fost întotdeauna liniștită.

VIP-uri la bord

Cele două zile de escală în Baza Navală Aksaz au avut menirea de a reface plinurile de combustibil și apă ale navei. Dar evenimentul cel mai important l-a constituit vizita la bord a contraamiralului de flotilă Dorin Dănilă, șeful Statului Major al Forțelor Navale. Aflat într-o vizită de documentare în Forțele Navale ale Turciei, printr-o fericită coincidență a vizitat baza navală chiar în zilele în care corveta *Cam. Eustațiu Sebastian* se afla în escală aici împreună cu restul grupării. Scurta vizită la bord – programul domniei sale fiind

unul extrem de încărcat – a avut drept obiect informarea privind modul în care s-a desfășurat exercițiul, problemele tehnice, stare de sănătate și moralul echipajului. *„Vizita mea în Turcia este legată de invitația pe care mi-a adresat-o Marina turcă de a cunoaște tot ceea ce înseamnă parte de logistică, partea de pregătire și nu în ultimul rând de operare a Forțelor Navale Turce. Aceste vizite sunt anuale, anul trecut șeful Statului Major al Forțelor Navale Turce a vizitat România și la fel i s-au prezentat toate facilitățile și am profitat de acest moment pentru a reveni la bordul corvetei „Cam.Eustațiu Sebastian” acolo unde la multe din activitățile internaționale unde a fost și domnul căpitan-comandor Tănase, am participat și eu în anii trecuți. Mă bucur în același timp că nava s-a comportat bine, că echipajul a crescut din punctul de vedere al pregătirii și că principalele misiuni executate până în prezent au fost îndeplinite în condiții normale și sunt convins că ne vom revedea cu bine acasă pe 1 decembrie”*, ne-a declarat șeful Statului Major al Forțelor Navale Române.

O altă vizită importantă la bord a fost cea a contraamiralului Nusret Guner, care a ținut să discute personal și să se întâlnească cu ofițerii bordului. Vizita reflectă interesul Marinei Militare a Turciei de a dezvolta relații bilaterale excelente, pe toate palierele de comandă după cum a ținut să precizeze distinsul oaspete: *„Corveta „Cam.Eustațiu Sebastian”, sub comanda căpitan-comandorului Tănase, s-a comportat excelent pe timpul exercițiului DÖGU AKDENIZ 2006. Deși am acționat pentru prima dată împreună într-un asemenea exercițiu, totul a mers foarte bine. Mai ales relațiile dintre marinele noastre s-au îmbunătățit, din câte știu eu, atât pe timpul vizitelor în porturi cât și pe timpul exercițiilor pe mare, foarte bine executate și la un nivel pe care nu îl credeam posibil înainte. Și pe care îl vom îmbunătăți. În*



„O participare eficientă și un echipaj excelent”

Interviu cu șeful de stat major al SNGM2, comandorul Evangelos Gavalas

- În planificarea inițială era prevăzută participarea întregii Grupări Navale NATO permanente de suprafață din Mediterana 2 la exercițiul DÖGU AKDENIZ 06. Deja s-au făcut speculații pe această temă. Care este motivul real?

- Aș putea spune că din nefericire nu a fost posibil acest lucru deoarece au existat două misiuni simultane pentru SNGM2. Cele trei nave prezente aici, din Grecia, Spania și Turcia, au participat, cu beneficii aș putea spune, la exercițiul DÖGU AKDENIZ, în timp ce celelalte două nave, *USS Monterey* și *HMS York*, au primit o altă misiune importantă și se află la Riga pentru a oferi sprijin reuniunii ministeriale NATO.

- DÖGU AKDENIZ a fost un exercițiu desfășurat după standarde NATO la care au participat numai marine ale țărilor membre ale Alianței.

- A fost un exercițiu pe bază de invitație, INVITEX, care s-a desfășurat după proceduri NATO și nu văd mari deosebiri față de cel desfășurat în România în iunie, COOPERATIVE MAKO, la care am înțeles că a participat și corveta dumneavoastră care a avut astfel oportunitatea să se antreneze împreună cu noi. Aici au fost prezente numai nave ale statelor NATO, ne-am antrenat împreună, cu beneficii pentru toți, a contribuit la o mai bună înțelegere între noi și la multe „lecții învățate”.

- După cum probabil ați observat corveta noastră este mai slab echipată și dotată cu senzori și tehnică. Cum comentați participarea navei noastre la exercițiu?

- Am observat că aveți un echipaj excelent și apreciez drept eficientă participarea dumneavoastră la exercițiu. În rest, după cum modul cum decurge și operația ACTIVE ENDEAVOUR, am observat că este suficientă participarea unor nave din clasa corvetelor la aceste operații chiar dacă noi nu avem chiar aceste tipuri de nave la SNGM2, unde utilizăm de obicei fregate.

- Un mesaj pentru marinarii români?

- Avem relații foarte strânse cu Forțele Navale Române, abia aștept să ne revedem după participarea excelentă a corvetei *Cam. Eustațiu Sebastian* la acest exercițiu, le doresc noroc marinarilor români și călătorie în siguranță spre casă.



calitate de comandant al exercițiului sunt foarte mulțumit și onorat să comand astfel de nave și echipaje. Sper ca la exercițiul DÖGU AKDENIZ de anul viitor, chiar dacă eu nu voi mai fi implicat în el, o altă fregată românească să fie aici. Sper să fie din nou „Cam.Eustațiu Sebastian”.

Exerciții reale, cap compas Antalya

Ultima fază a aplicației (23-26 noiembrie) a cuprins un spectru larg de exerciții în cadrul unei operații maritime de sprijin a păcii, în conformitate cu ordinele emise de comandantul grupării. Exercițiile reale s-au desfășurat în estul Mării Mediterane și în principal s-au axat pe exerciții navale în sprijinul operației de sprijin a păcii și au cuprins secvențe de embargo și de interdicție maritimă, de control a navelor comerciale, convoiere,

și datorită tehnicii complet depășite de la bord. Din păcate performanțele tehnicii în domeniul radiolocației, hidrolocației și a comunicațiilor sunt, ca să folosim un eufemism, mai mult decât modeste, fapt care a avut drept consecință imposibilitatea participării în mod real la secvențe importante și la anumite seriale din exercițiu. Lucrurile sunt cunoscute nu doar printre marinarii militari ci și la nivelul conducerii SMFN și cel puțin teoretic, 2007 este anul demarării procedurilor de achiziție pentru noile corvete care ar trebui să schimbe actuala stare de lucruri. Altfel, cu stația de radiolocație în care depistezi avionul în momentul în care zgomotul acestuia intră pe hublou, vorba cuiva, nu prea ai ce să demonstrezi. Și parcă pentru a contrazice cele de mai sus, trebuie să spunem totuși că într-una din secvențele exercițiului de căutare antisubmarin s-a

echipe de câte doi și s-au aflat permanent pe comandă executând carturi de câte șase ore. Este vorba de căpitani Sergiu Bucur, Cosmin Dobrescu, Ioan Negru și locotenentul Adrian Mititelu (absolvent al Academiei Navale a SUA de la Annapolis). Căpitanul Cosmin Dobrescu: „*Această fază a exercițiului s-a bazat în principal pe evenimente și incidente create de comanda grupului în care acționam. Spre deosebire de etapele anterioare această fază a testat în principal capacitatea de reacție a echipajelor, navele neavând cunoștință despre succesiunea evenimentelor.*”

Bilanțul aplicației a avut loc în Antalya pe data de 26 noiembrie. Din păcate nu în superba stațiune cu același nume ci la bordul fregatei *Salihreis* în prezența tuturor comandanților, au fost punctate părțile bune, „lecțiile învățate” și fiecare comandant de navă a putut să-și expună

navă, cu problemele cunoscute legate de regimul de marș, fumul care uneori pare să ne facă să ne asemănăm cu o veche navă care folosește drept combustibil cărbunii, și în special cu cele legate de condițiile de muncă din compartimentul mașini, fie el prova sau pupa. Pentru că la acest tip de navă suntem departe de „combinezoanele albe” de la fregatele Tip 22. Căpitanul Gheorghe Mihai, șeful mecanic a punctat câteva idei: „*Nu sunt probleme deosebite dar pentru mine această misiune pare cea mai grea deoarece motoarele au funcționat o perioadă îndelungată (spre deosebire de aplicațiile noastre aici s-a navigat tot timpul, n.n.) în mai multe regimuri de viteză solicitate de desfășurarea exercițiului. În rest, trebuie să fii atent și sății evidența consumurilor și să asiguri în permanență energia necesară echipamentelor de pe navă. Există defecțiuni care apar oricând, important e să ai la bord piesele respective și să le înlocuiești. Ați fost jos la motoare și ați văzut în ce condiții se lucrează, căldură excesivă și zgomot. Problema la acest tip de navă este că evacuarea se realizează pe coș și nu prin borduri astfel încât căldura ajunge direct în galeria centrală și de aici și temperatura ridicată din interior.*”

Puncte de vedere

Încercăm să vă oferim câteva puncte de vedere ale comandanților implicați în această misiune așa cum au fost ele formulate pe timpul marșului de întoarcere în țară. „*Având în vedere amplexarea aplicației și faptul că pentru prima dată participă ca invitată o corvetă românească, mă face să mă simt satisfăcut. Nu se poate face o comparație între aplicația anuală PONTICA și cea turcească DÖGU AKDENIZ deoarece forțele, și aici mă refer la genuri, respectiv nave de suprafață, submarine, aviație, spațiul de desfășurare precum și procedurile aplicate sunt total diferite. Dar toate acestea nu ne-au împiedicat să încheiem aplicația cu aprecieri din partea conducerii. Prin ofițerii prezenți la bord conștientizez că avem un viitor potențial asigurat. Aceștia, și nu numai ei, deja sunt familiarizați cu aproape toate procedurile standard NATO și sunt în măsură să le aplice oricând atât la exercițiile naționale cât și la cele internaționale*”, ne-a declarat comandorul Adrian Lepădatu, comandantul marșului, care de la 1 noiembrie a fost numit la comanda Divizionului de Nave Minare-Deminare.

„*Dacă ar fi să mă ghidez după experiența pe care am acumulat-o pe timpul participării la exercițiu aș putea spune că misiunea a fost instructivă, atât pentru mine cât și pentru echipaj, în special pentru ofițerii bordului. Faptul că au existat mici neajunsuri, probleme tehnice pe care le-am avut, nu mă împiedică să spun că a fost o misiune bună, în care am fost confrunțați cu de toate, o misiune de care poate chiar aveam nevoie pentru a vedea cum acționează oamenii*”, a precizat căpitan-comandorul Florin Tănase, comandantul navei.

Echipajul navei - Divizionul

Componența echipajului la această misiune a fost una puțin bizară, chiar dacă relativ des întâlnită la exercițiile internaționale. Comandantul marșului era, la data plecării, deja numit de două săptămâni la comanda unei alte unități, comandantul navei, căpitan-comandorul Florin Tănase este de fapt comandantul corvetei *Cam. Horia Macellariu* (265), ofițerul secund, locotenent-comandorul Mihai Dănilă, este mutat deja la Statul Major al Forțelor Navale de la București, comandantul SL 2 (artilerie) căpitanul Mihai Stăiculescu este tot de pe 265, la fel ca și șeful mecanic, căpitanul Gheorghe Mihai, ca să nu mai vorbim de ofițerii de operații. Practic doar căpitaniul Iulian Ion (SL 1), Valeriu Roșca (SL 3), locotenentul Cristian Ungureanu (SL 4) și ajutorul șefului mecanic, aspirantul Alexandru Potorcea sunt ofițerii bordului, la care se adaugă șeful de echipaj, MMp Corneliu Cozmiluc. Situația este asemănătoare și la maiștri militari și militari angajați cu contract. „*Atăta timp cât navele nu au echipajele complete, în condițiile în care există o mare fluctuație de personal, în condițiile în care va intra în vigoare noul statut al militarilor angajați și mulți dintre ei vor trebui să părăsească armata datorită vârstei, baza o vor constitui cadrele și speranța că noii militari angajați vor depune interes și vor învăța tehnica. Am apelat la oameni de la alte nave tocmai pentru a fi sigur că această misiune va fi un succes.*” Afirmațiile aparțin căpitan-comandorului Florin Tănase. Aparent, fiecare cadru militar poate îndeplini misiunea ordonată, mai ales dacă ținem cont că operează același tip de navă și instalații. În realitate, este nevoie de o perioadă de acomodare și mai ales de omogenizare a întregului echipaj astfel încât acesta să acționeze unitar, fără sincope și fără tensiuni artificiale la bord. Chiar dacă misiunea a fost îndeplinită, în siguranță, aspectul trebuie luat în considerare indiferent dacă se regăsește sau nu în raportul de marș sau misiune. Ar trebui măcar citit printre rânduri. Ca și „hemoragia” de demisii din Forțele Navale – nu neapărat de la acest divizion care stă relativ bine comparativ cu altele - care ne face să ne gândim la managementul defectuos al resurselor sau la cât de neatractivă a devenit profesia de ofițer de marină. Este îngrijorător de exemplu faptul că 60% din ofițerii promoției 2004 și-au dat deja demisia. La ora actuală nu toate navele noastre sunt pregătite pentru a participa la misiuni externe iar pe termen mediu și lung creșterea gradului de confort de la bordul navelor, achiziționarea unor nave noi, motivația și determinarea candidaților ar trebui să conteze în selectarea profesioniștilor. Iar „bătrânilor lupi de mare” care se vor grăbi să ne acuze din fotolii că „mâncăm pâine de la Marină” și facem astfel de afirmații le răspundem încă o dată că o facem tocmai pentru că ne pasă. Profesia de marinar militar este una destul de grea și nu credem că ar trebui să ne-o facem singuri și mai dificilă. ■



Corveta Cam.Eustațiu Sebastian la DÖGU AKDENIZ 06

Comandantul marșului – comandorul Adrian Lepădatu, comandantul navei – căpitan-comandorul Florin Tănase. Echipajul navei – 100 de membri, din care 17 ofițeri, 38 de maiștri militari, 1 subofițer, 43 de militari angajați cu contract, 1 personal civil. Total mile parcurse: 2862 (din care mile parcurse noaptea – 1632). S-a navigat în patru mări: Marea Neagră, Marea Marmara, Marea Egee și Marea Mediterană. Punctul cel mai sudic atins: golful Antalya, travers o milă de stațiunea cu același nume.



Exercițiul DÖGU AKDENIZ în cifre

SURFEX (exerciții de suprafață) – 15,5 ore; CASEX (căutare antisubmarine) – 25,5 ore; MTEO (operații în mediu cu amenințări multiple) – 8 ore. În cadrul aplicației au fost acordate și calificative navelor participante, desigur cu doza de umor aferentă: *TCG Tayfun* – cea mai „războinică” navă, *TCG Salihreis* – cea mai bună navă salvatoare, *CAm.Eustațiu Sebastian* și *SPS Reina Sofia* – navele cu cea mai mare acuratețe la tragerile reale de artilerie, *TCG Akar* - cea mai muncitoare și generoasă navă (tanc de aprovizionare), *TCG Albay Hakki Burak* - nava aflată tot timpul în pericol, echipa și elicopterul Seahawk SB 70 de pe fregata *Salihreis* – cea mai „dulce” echipă (aluzie la atacurile chimice lansate sub „formă” de zahăr și făină), *Zoro*, elicopterul de pe fregata *SPS Reina Sofia* – taurul exercițiului, *HS Boubolina* – cea mai pașnică navă (turcii nu s-au putut abține de la o mică înțepătură), șalupele rapide ale Gărzii de Coastă cu numerele de bordaj 104 și 114 – cele mai bune în spargerea embargoului, *TCG Beykoz* – cea mai bună navă în aplicarea embargoului. 8 fregate, 3 corvete, 6 nave rapide de patrulare cu rachete, 3 submarine, o navă de debarcare, 3 nave auxiliare, 4 vedete și un elicopter ale Gărzii de Coastă, 3 nave de patrulare, 4 elicoptere (3 S-70B, 1 AB-212), 5 misiuni pentru avioanele de patrulare maritimă CN-235, 16 misiuni pentru aviația de vânătoare, o companie de infanterie marină, un batalion de geniu marină au fost implicate în exercițiu.



căutare și salvare, de apărare a liniilor de comunicații, de control a mării. Cel mai spectaculos a fost BORDEXUL executat de echipa de pe fregata *Salihreis* cu elicopterul prin coborârea în rapel la pupa corvetei noastre, nava fiind la prima experiență de acest gen (de data aceasta rolul căpitanului cooperant a fost jucat de medicul marșului, locotenentul doctor Laurențiu Tofan, solicitat și la exercițiul de om la apă și la DISTEX-ul de la Aksaz, în rest fiind un marș fără probleme medicale deosebite) dar cele mai obositoare s-au dovedit a fi exercițiile de tip CASEX (căutare antisubmarin) prin frecvență și durată ca

reușit localizarea submarinului „inamic” timp de șapte minute, lucru comunicat și navei commandant. „*Lipsa unei tehnici adecvate misiunii ne-a afectat serios și pot spune că numai pregătirea ofițerilor, mai ales a celor de la statul major, au putut să suplinească tehnica, într-o anumită măsură. Deocamdată suntem tributari acestei lipse a senzorilor chiar dacă la una din navele divizionului se derulează procesul de instalare a unor noi sisteme de comunicații*”, a precizat și comandantul navei, căpitan-comandorul Florin Tănase.

Greul exercițiilor pe mare a fost dus de către ofițerii de operații care au lucrat în

punctul de vedere. Și tot aici la orele 13.00 Zulu contraamiralul Nusret Guner a declarat oficial închis exercițiul DÖGU AKDENIZ 06. După care, corveta *Cam.Eustațiu Sebastian* a luat drum spre casă ajungând în portul militar Mangalia chiar pe 1 decembrie, de Ziua Națională a României.

Despre mecanici numai de bine

Nu putem omite eforturile unor oameni deosebiți – i-am numit aici pe mecanici, de fapt pe toți cei care încadrează SL-5 (Serviciul de luptă) cei care asigură propulsia și energia de la bord. Mai ales pe o astfel de

Dragorul maritim „Locotenent Dimitrie Nicolescu” în premieră la **TURKISH MINEX 2006**

Căpitan-comandor
dr. **Marian MOȘNEAGU**

În perioada 5-19 noiembrie, dragorul maritim *Locotenent Dimitrie Nicolescu* (DM 29), comandat de locotenent-comandorul Ion Tatarici, a participat la exercițiul NATO TURKISH MINEX 2006, desfășurat în portul Canakkale – Turcia. La acest exercițiu complex organizat de Forțele Maritime Militare ale Turciei au participat Gruparea navală SNMCMG 2, formată din *TCG Hassan Pasa*, *HMS Hurtworth*, *FGS Rottweil*, *HS Evropi*, *TLG Erdek*, *SPS Tambre*, Gruparea navală TG 444.02, alcătuită din *TCG Karamurselbey*, *TCG Saros*, *TCG Fatsa*, *TCG Silifke*, *TCG Finike*, *HS Alkyon*, *TCG Edincik*, *TCG Erdemli*, *TCG MTB-4*, *TCG AB-22*, *TCG 129* și *TCG 84* și Gruparea navală TG 444.03, formată din *TCG ISIN*, două grupe EOD din Turcia și o grupă EOD din România, comandată de căpitan-comandorul Marian Marin. De asemenea, în derularea exercițiului au mai fost implicate două elicoptere și două avioane de luptă F-16.

După o etapă de pregătire comună, a urmat marșul din portul Nara Canakkale spre zona de operații Golful Saros din Marea Egee. Pe timpul acestuia, s-a executat dragaj de cercetare mecanic pe pazele de acces, în formație, cu *TCG Silifke* și *TCG Finike*, în urma căruia au fost dragate patru mine de contact. Pe timpul dragajului s-au executat antrenamente de respingere a atacului aerian și a navelor de suprafață, precum și dragaj de distrugere mecanic cu nava izolată.

Cea de-a treia etapă a fost rezervată activităților sociale, unor membri ai echipajului oferindu-li-se posibilitatea de a vizita parcul natural Gallipoli și ruinele cetății antice Troia.

În fine, a urmat exercițiul de dragaj mecanic, executat în condiții și la standarde NATO.

În drum spre țară, DM 29 a tranzitat Strâmtoarele Dardanele și Bosfor fără pilot, în condiții de ceață, Marea Marmara și Marea Neagră supunându-i la un ultim test, cu o furtună de gradul 6.

„Exercițiul NATO TURKISH MINEX 2006 – avea să conchidă la

revenirea la Constanța comandantul marșului, căpitan-comandorul Mihai Panait – a fost un real câștig pentru echipajul dragorului maritim 29 în stabilirea unor proceduri comune pe timpul desfășurării acțiunilor de luptă contra minelor, pentru creșterea gradului de interoperabilitate al forțelor cât și din punct de vedere al dezvoltării cooperării între forțele NATO MCM”.

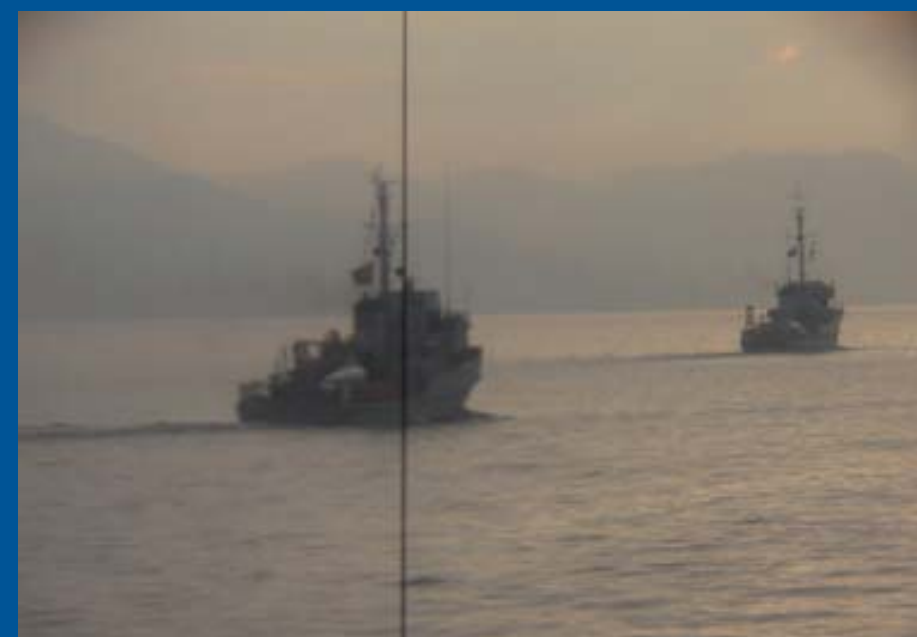
Această participare, în premieră, a unei nave românești la acest gen de exerciții a valorizat calitatea de membru NATO și a constituit o confirmare a susținerii intereselor strategice și politice ale României. Trebuie menționat că în anul 2000, dragorul maritim *Lt. Dimitrie Nicolescu* a fost prima navă românească participantă la un exercițiu NATO/PfP la care au luat parte nave dragoare, iar în 2004, nava a fost evaluată de specialiști NATO în cadrul exercițiului COOPERATIVE PARTNER, fiind considerată compatibilă cu unitățile de dragaj ale Alianței. Concomitent cu oportunitatea de a contribui la consolidarea relațiilor de cooperare cu flotele statelor participante



Foto: Marian Moșneagu



Foto: Marian Moșneagu



– Grecia, Turcia, România, Spania –, s-a reafirmat angajamentul țării noastre de a spijini procesele de stabilitate și securitate regională, prin implementarea măsurilor de creștere și consolidare a încrederii și securității colective. În cadrul exercițiului TURKISH MINEX 2006, nava a parcurs 1070 mile, navigând 81 de ore pe timpul zilei și 52 de ore noaptea, iar exercițiile de dragaj s-au desfășurat pe durata a 22 de ore.

Mai mult, s-a confirmat creșterea nivelului de instruire a echipajului prin exersarea și aplicarea procedurilor NATO în domeniul luptei contra minelor. Printre protagoniștii acestui succes colectiv s-au numărat căpitanul Constantin Croitoru, aspiranții Georgiana Marin și Marian Ristea, maiștrii militari clasa I Ion Roșu și Cătălin Rotariu și militarii angajați Traian Badea și George Predețeanu, care au excelat prin profesionalism, devotament și angajarea totală în îndeplinirea atribuțiilor funcționale. Locotenent-comandorul Ion Tatarici se poate considera un norocos, atât din punct de vedere a calităților navei cât și în privința calității factorului uman, ambele apreciate și elogiute de organizatori. După ce, ca secund, a participat cu nava sa la BLACKSEAFOR 2002 și COOPERATIVE PARTNER 2004, tânărul ofițer și-a întregit experiența, în calitate de comandant al dragorului din 15 august 2004, la trei dintre exercițiile și aplicațiile internaționale ale anului 2006 – LIVEX, COOPERATIVE MAKO și TURKISH MINEX. „Marele câștig al participării noastre la acest exercițiu NATO constă în câștigarea încredinței fiecărui membru al echipajului pe care îl comand, în pregătirea acumulată în pregătirea pentru luptă și, în același timp, o provocare pentru perfecționarea continuă a pregătirii individuale în specialitățile proprii. Partenerii noștri au fost foarte impresionați de aspectul marinăresc și capabilitățile navei pe timpul executării misiunilor complexe pe mare și acest lucru ne-a făcut să fim mândri că s-a vorbit la superlativ despre o navă construită în România” – ne-a declarat, satisfăcut și încrezător în prestația subalternilor săi, comandantul dragorului maritim *Lt. Dimitrie Nicolescu*. ■



ianuarie

LM 1 8 15 22 29
 MT 2 9 16 23 30
 MW 3 10 17 24 31
 JT 4 11 18 25
 VF 5 12 19 26
 SS 6 13 20 27
 DS 7 14 21 28

februarie

LM 5 12 19 26
 MT 6 13 20 27
 MW 7 14 21 28
 JT 1 8 15 22
 VF 2 9 16 23
 SS 3 10 17 24
 DS 4 11 18 25

martie

LM 5 12 19 26
 MT 6 13 20 27
 MW 7 14 21 28
 JT 1 8 15 22 29
 VF 2 9 16 23 30
 SS 3 10 17 24 31
 DS 4 11 18 25

aprilie

LM 2 9 16 23 30
 MT 3 10 17 24
 MW 4 11 18 25
 JT 5 12 19 26
 VF 6 13 20 27
 SS 7 14 21 28
 DS 1 8 15 22 29

mai

LM 7 14 21 28
 MT 1 8 15 22 29
 MW 2 9 16 23 30
 JT 3 10 17 24 31
 VF 4 11 18 25
 SS 5 12 19 26
 DS 6 13 20 27

iunie

LM 4 11 18 25
 MT 5 12 19 26
 MW 6 13 20 27
 JT 7 14 21 28
 VF 1 8 15 22 29
 SS 2 9 16 23 30
 DS 3 10 17 24

iulie

LM 2 9 16 23 30
 MT 3 10 17 24 31
 MW 4 11 18 25
 JT 5 12 19 26
 VF 6 13 20 27
 SS 7 14 21 28
 DS 1 8 15 22 29

august

LM 6 13 20 27
 MT 7 14 21 28
 MW 1 8 15 22 29
 JT 2 9 16 23 30
 VF 3 10 17 24 31
 SS 4 11 18 25
 DS 5 12 19 26

septembrie

LM 3 10 17 24
 MT 4 11 18 25
 MW 5 12 19 26
 JT 6 13 20 27
 VF 7 14 21 28
 SS 1 8 15 22 29
 DS 2 9 16 23 30

octombrie

LM 1 8 15 22 29
 MT 2 9 16 23 30
 MW 3 10 17 24 31
 JT 4 11 18 25
 VF 5 12 19 26
 SS 6 13 20 27
 DS 7 14 21 28

noiembrie

LM 5 12 19 26
 MT 6 13 20 27
 MW 7 14 21 28
 JT 1 8 15 22 29
 VF 2 9 16 23 30
 SS 3 10 17 24
 DS 4 11 18 25

decembrie

LM 3 10 17 24 31
 MT 4 11 18 25
 MW 5 12 19 26
 JT 6 13 20 27
 VF 7 14 21 28
 SS 1 8 15 22 29
 DS 2 9 16 23 30

Un exercițiu cu trageri
de luptă... fără trageri de luptă

EUXIN 06



Foto: Olivia Bucioacă

Luna noiembrie a debutat furtunos pentru Forțele Navale, atât la propriu cât și la figurat. Astfel, în perioada 1-6 noiembrie, Comandamentul Flotei a planificat și condus ultimul mare exercițiu desfășurat de Forțele Navale în acest an, EUXIN 06. Tema exercițiului a fost planificarea și conducerea forțelor navale în apărarea porturilor și comunicațiilor fluviale și maritime în cooperare cu forțe terestre și aeriene.

Căpitan ing. **Mihai EGOROV**

Realitatea unui scenariu fictiv

Scenariul exercițiului a fost unul fictiv, în care Forțele Navale în cooperare cu celelalte categorii de forțe armate au desfășurat operații de apărare în condițiile amenințărilor de tip asimetric. Izbucnirea unui conflict intern într-un stat fictiv, Roșu, din apropierea României, a făcut ca un grup de nave să acționeze independent în vestul Mării Negre, pentru destabilizarea situației din zonă și pentru sensibilizarea opiniei publice internaționale asupra rezolvării revendicărilor etnice și religioase. Acțiunile forțelor teroriste vizează în special lovirea de pe mare a unor obiective economice de la litoralul statelor vecine, infiltrarea de grupuri diversioniste pe teritoriul statelor din bazinul mării Euxin, țările vizate fiind statele Maro, situat la nord de România, Gri situat la sud de România și România. Pe fluviul Danubiu se desfășoară acțiunile sporadice de control a navelor fluviale și acțiuni de infiltrare în Deltă a grupurilor de cercetare diversiune. În aceste condiții, Comandamentul Flotei a decis să pună în aplicare planul de supraveghere și monitorizare a Mării Euxin, Deltei și fluviului Danubiu, să planifice și să conducă apărarea și menținerea libertății de navigație pe comunicațiile fluvio-maritime și să conducă acțiunile de căutare, descoperire și atacul asupra grupului naval „NORD” (format din navele ieșite de sub autoritatea națională a statului Roșu) și a grupărilor paramilitare. EUXIN 06 s-a jucat pe cele două componente, maritimă și fluvială, forțele implicate în exercițiu acționând la mare în raionul Constanța - Sfântu Gheorghe și la Dunăre, în raionul Sfântu Gheorghe.

Aici, nu se trage!

Pentru marinarii de la fluviu, EUXIN 06 s-a vrut a fi un exercițiu combinat, cu trupe, cu trageri de luptă și de comandament pe hartă. Din păcate, nici în acest an, exercițiul desfășurat de navele fluviale nu a fost unul cu trageri reale. Vechile probleme de mediu, lăsate să fie rezolvate în ultimul moment, lipsa unor protocoale clare între ministere, precum și lipsa unui raion de rezervă, au făcut ca la EUXIN 06 să fie executate doar antrenamente de tragere. Ca un mic amănunt despre fauna pe care ar fi deranjat-o zgomotul loviturilor de artilerie, trebuie să precizăm că în cele opt ore de marș pe Dunăre, pe traseul Tulcea-Sfântu Gheorghe și retur, bogata faună a Deltei a fost formată dintr-o lebădă – care se odihnea ostentativ pe mijlocul șenalului -, pescăruși și câțiva pelicani, ieșiți parcă din adăposturi în dimineața plecării din Sfântu Gheorghe, care parcă doreau să raporteze reprezentanților ARBDD că „marina” a plecat din zonă fără să fi tras vreun cartuș.

Nava de comandament Siret.



Punctul central al desfășurării ostilităților la Dunăre a fost nava de comandament *Siret*, din subordinea Secției 2 Logistică Tulcea, care a avut rolul de punct de comandă ambarcat înaintat pentru Serviciul Fluvial. Ne-am ambarcat și noi, o echipă a Grupului Mass-Media al Forțelor Navale la bordul navei *NC Siret*, cu care am navigat preț de patru ore de la Tulcea la Sfântu Gheorghe. Nivelul scăzut al Dunării a făcut ca marșul să nu fie o simplă călătorie de plăcere. Și, după ce am depășit formațiile de nave care au staționat undeva între Km 7-14, am acostat la pontonul destinat navelor de pasageri. Din păcate, acest lucru a fost posibil datorită relațiilor personale ale comandantului Secției Logistice de la Tulcea cu primăria din localitate, decât a unor reglementări clare, aplicabile în astfel de situații, așa cum poate ar fi normal. La același ponton, avea să staționeze pentru două zile și pasagerul de pe relația Tulcea-Sfântu Gheorghe.

Exerciții în raionul Sfântu Gheorghe

După ce în acest an Forțele Navale au fost angrenate într-o serie de exerciții complexe dintre care amintim LITORAL, COOPERATIVE MAKO, DUNĂREA și PONTICA, EUXIN 06 a fost primul exercițiu de o asemenea amploare, planificat și condus de Comandamentul Flotei, structură care a intrat în vigoare la începutul lunii mai și care trebuie să devină operațională la sfârșitul acestui an. Raionul Sfântu Gheorghe a fost timp de cinci zile zona de acțiune a navelor fluviale, fiind dislocate, după mulți ani, aproape toate navele fluviale de luptă și toate navele auxiliare, în total fiind 30 de nave. Alături de Divizioanele



Foto: Mihai Egorov

Navele Grupului de sprijin al BIM, staționând în raionul Sfântu Gheorghe.



Foto: Mihai Egorov

Manevra de acostare a *NC Siret*, la pontonul din Sfântu Gheorghe.



Foto: Cristian Spătaru

Aspect din cadrul briefingului din seara zilei de 2 noiembrie. Au participat, comandanții unităților implicate, arbitrii de la Flotă și SMFN, precum și comandantul Flotei.



Foto: Olivia Bucioacă

Ofițerii de legătură ai BIM, în Punctul de comandă al Serviciului Fluvial, analizând situația trupelor.

67 Nave Purtătoare de Artilerie și 88 Vedete Fluviale, au acționat în zonă navele Secției 2 Logistică Tulcea, Secției Logistice de la Brăila, precum și navele Grupului de Sprijin din compunerea Batalionului de Infanterie Marină. Chiar dacă a fost axat pe activitățile practice din zonele de acțiune, EUXIN 06 a avut o importantă parte de comandament pe hartă, activitatea surprinsă de noi în punctul de comandă al Serviciului Fluvial fiind intensă. Puncte de comandă au fost organizate în toate unitățile participante la EUXIN 06. Ședințele de analiză, desfășurate în fiecare după amiază pe *NC Siret*, au fost departe de a fi unele formale, chiar dacă participam la un exercițiu bazat pe un scenariu fictiv. În absența tragerilor reale, EUXIN 06 a avut și caracter de învățământ și acest lucru a fost evidențiat la briefinguri. Ca un amănunt inedit, briefingul din seara de 2 noiembrie, la care a participat și comandorul Dorin Dănilă, comandantul Flotei, a fost pentru acesta, ultimul în această calitate, ziua următoare fiind avansat în gradul de contraamiral de flotilă și numit în funcția de șef al Statului Major al Forțelor Navale.

Prima ninsoare

Chiar dacă nu s-au desfășurat trageri reale, inamicul le-a dat mult de furcă marinarilor de la Dunăre, care au fost nevoiți să lupte și împotriva condițiilor meteo nefavorabile. Astfel, înfruntând prima ninsoare din acest an, echipajele minitoroarelor și ale vedetelor din compunerea Divizionului 67 Nave Purtătoare de Artilerie, au desfășurat antrenamente în condiții de tragere cu armamentul de artilerie de la bord. Pregătirea anterioară a făcut ca antrenamentele să se desfășoare cu rezultate bune. Am însoțit echipajul monitorului *Lascăr Catargiu* în timpul antrenamentului de tragere, desfășurat pe o vreme în care nu puteai visa decât căldura și liniștea din fața unui șemineu. Ca și la PONTICA, și acum ne-au surprins prin seriozitatea abordării antrenamentului. Ninge viscolit, timonierul încerca să mențină drumul spre țință – vizibilă cu mare greutate -, iar servanții instalațiilor artileristice își mișcau impasibili piesele, parcă așteptând să execute un foc real. Ordinele ferme ale comandantului de divizion, dublate și completate de comandantul navei, și-au făcut loc cu greu prin ninsoarea și vântul din acea dimineață. Nu mai era un antrenament, totul parcă devenise real, comanda FOC nefiind urmată însă de zgomotul



Foto: Mihai Egorov
Manevra de plecare a monitorului *Lascăr Catargiu*, pentru antrenamentul de tragere, desfășurat la gura de vărsare a Dunării în mare.

de vreme, asigurarea hranei este un element esențial pentru buna desfășurare a activităților din raion. Am aflat la Sfântu Gheorghe cât de „plăcută” poate fi o deplasare cu SRCL-ul 613, (al Secției Logistice Tulcea), pentru distribuirea pâinii la navele din subordinea Bazei Logistice. Pentru cei mai puțin familiarizați, SRCL-ul este o șalupă acoperită cu tendă, care ne-a adăpostit de vânt, dar în care, însă, am simțit din plin fulgii de zăpadă și, evident, frigul pătrunzător de afară. Manevrabilitatea și consumul redus, l-au făcut însă un mijloc deosebit de util pentru deplasările de la *NC Siret* la navele din raion. Căpitan-comandorul Ion Zaharia, comandantul Secției 2 Logistică Fluvială Tulcea: „*Lunar ceamul execută cel puțin două misiuni pentru asigurarea forțelor din marină sau a altor forțe din armată, respectiv pentru Forțele Aeriene, atât prin transporturi pe Sfântu Gheorghe și pe Sulina cât și prin misiuni de transport și salvare avarii cu SFRS 591 și remorcherul 328. În cadrul exercițiului EUXIN 06, navele secției au executat transport de trupe, tehnică*

fost amplasată lângă o cazarmă dezafectată a grănicerilor, corturile fiind atât din dotarea batalionului, cât și din dotarea personală a infanteriștilor marini. Și pentru că temperaturile au scăzut chiar și sub zero grade, condițiile au fost vitrege și în corturile în care au locuit militarii, pijamaua pentru somn, a fost înlocuită cu ținuta de instrucție, peste care se punea sacul de dormit și eventual o pătură.

La zero grade, infanteriștii marini ne-au surprins din nou, vorbind despre condițiile din tabără ca despre ceva normal. Dincolo de cuvinte, s-au exprimat mai bine în teren, în cadrul unui exercițiu complex de nimicire a unei companii de desant amfibiu care încerca cucerirea unui cap de pod în zona lor de responsabilitate. A fost un exercițiu asemănător celui desfășurat la Vadu, dar în condiții meteo dificile.

Plutonierul Panaite Gheorghe, comandant de transportor blindat: „*TAB-ul meu a participat la debarcarea de pe plajă. Nu pot spune că a fost foarte dificil, deoarece noi am mai*



Foto: Mihai Egorov
Căpitanul Ciprian Armașu, ofișer secund pe monitorul *Lascăr Catargiu*, atent la comenzile primite.



Foto: Olivia Bucioacă
Mml Mihai Mereuță, ducându-ne cu SRCL-ul 613 la navele din raion.



Foto: Mihai Egorov
Asigurarea cu pâine este o problemă pe timp nefavorabil.



Foto: Olivia Bucioacă
Monitorul *Mihail Kogălniceanu*, după ce a luptat cu succes cu inamicul și ninsoarea.

produs de proiectile. Aflați parcă într-un alt timp, servanții continuau să-și miște impasibili instalațiile.

Exercițiul s-a repetat pe parcursul mai multor zile, fiecare navă desfășurând antrenamentele în condițiile tragerilor, în apropierea locului de vărsare a Dunării în mare. Atât monitoarele cât și vedetele fluviale au pus în aplicare planul de supraveghere și monitorizare a activităților în Delta și pe fluviu, desfășurând antrenamente de tragere la gurile Dunării, dar și manevre de formații și evoluții.

Nimic fără sprijin logistic

Prezența navelor logistice la EUXIN 06 s-a dovedit foarte utilă, atât pentru transportul trupelor Batalionului de Infanterie Marină în zonă, pentru transportul comandanților de unități la briefingurile zilnice desfășurate la bordul *NC Siret*, cât și pentru transportul alimentelor la navele din radă. Pentru că în condițiile dificile

și materiale în folosul Batalionului de Infanterie Marină și, de asemenea, antrenament în trageri cu armamentul de artilerie de la bord împotriva țințelor terestre și aeriene. Cele trei nave care au participat la ieșire, ceamul 417, șalupa fluvială de remorcare și salvare 591, SRCL-ul 613 au asigurat legătura între punctul de comandă înaintat al Flotei și unitățile din rada comună Sfântu Gheorghe. În ceea ce privește nava de comandament „*Siret*”, ea a asigurat punctul de comandă înaintat al Flotei, asigurând atât cazarea cât și legăturile radio și fir cu Comandamentul Flotei.”

Tabără la zero grade – lupta cu frigul

Condițiile meteo le-au dat de furcă și militarilor Batalionului de Infanterie Marină de la Babadag, care pentru șase zile au fost dislocați, la aproximativ 14 kilometri de Sfântu Gheorghe, pe grindul Cășla Vădanei. Tabăra a



Foto: Mihai Egorov
Ninge viscolit, dar servanții își mișcă impasibili piesele.

făcut astfel de exerciții, militarii au știut ce au de făcut și s-au descurcat bine. A fost însă mai greu decât la debarcarea de la Vadu, din cauza faptului că timpul este foarte rece. Sunt mulțumit de activitatea echipajului TAB-ului pe care-l conduc, în special de mecanicul conductor, care s-a descurcat foarte bine, și-a pregătit TAB-ul foarte bine pentru debarcare și n-am avut probleme.”

Locotenentul Daniel Giubeneza, la acest exercițiu, comandantul Companiei Desant Amfibiu: „*Exercițiul a fost complex; s-a început cu un marș pe nave pentru transportul batalionului până în localitatea Sfântu Gheorghe. De aici, Compania Desant Amfibiu a executat un marș pe jos, pe timpul nopții, până în zona Cășla Vădanei. În teren au fost executate antrenamente în vederea acestui exercițiu, respingerea inamicului care desantează pe mare folosind elicoptere în zona Cășla Vădanei pentru cucerirea capului de pod. În ciuda condițiilor meteo nefavorabile, pot aprecia activitatea ca fiind foarte bună. Frig a fost de la început, de când am plecat. Nu numai că a nins, dar înainte de ninsoare ne-a și plouat vreo 12 ore.*”

Inamicul a fost respins, iar forțele batalionului au putut desfășura alte antrenamente, printre care și cele de infiltrare în dispozitiv. Planificatorii exercițiului din partea Serviciului Fluvial au adus și au creat momente pentru un grup de cercetare din cadrul Batalionului de Cercetare de la Brăila. Parteneri de antrenament, într-un joc ce a depășit de multe ori limitele normale, le-au fost plutonul de cercetare din cadrul Batalionului de Infanterie Marină. Dincolo de utilitatea antrenamentelor specifice de infiltrare în dispozitiv, au fost situații în care de la PC al Serviciului Fluvial au primit ordin să acționeze (de fapt să-și anihileze mișcările), atât grupul de cercetare de la Brăila, cât și plutonul de cercetare al BIM. Și pentru că un astfel de „război” nu se duce cu mijloace curate, într-una din misiunile cercetărilor brăileni, ne-am trezit implicați și noi, ziariștii militari prezenți.

Vremea s-a îmbunătățit în ultima zi de staționare în Sfântu Gheorghe, ușurând activitățile de pregătire a deplasării convoiului spre Tulcea. Deplasarea Batalionului de Infanterie Marină înapoi în unitatea din Babadag a fost o operațiune complexă care s-a desfășurat pe durata a două zile. În prima, au fost ambarcate tehnica și materialele pe

navele logistice din compunerea batalionului și a Secției Logistice Tulcea. Efectivele au fost ambarcate și transportate, atât pe navele logistice, cât și pe vedetele fluviale din compunerea Divizionului 88.

Ce facem cu protocolul cu ARBDD?

Sfântu Gheorghe, locul unde Dunărea intră în mare lăsând la suprafață o limbă de nisip parcă pentru a testa vigilența navigatorilor, a fost an de an, raionul în care navele fluviale își



Foto: Mihai Egorov
Tabăra infanteriștilor marini de pe grindul Cășla Vădanei.



Foto: Olivia Bucioacă
Secvență de debarcare a infanteriștilor marini, pentru a cuceri o plajă.



Dispozitivul de apărare instalat pe plajă, pentru respingerea debarcării.



TAB la debarcare!

Concluzii la final de exercițiu

La finalul exercițiului, am încercat să aflăm de la factorii implicați, ce a fost dificil la EUXIN 06, precum și modul în care afectează neexecutarea tragerilor pregătirea marinarilor de la Dunăre.

Care au fost elementele de dificultate pe care ați sesizat că le-au întâmpinat unitățile participante?

Comandorul Virgil Asofie, șeful de stat major al Flotei: „Un prim element de dificultate a fost reprezentat de starea vremii, atât la mare, cât și la fluviu. În al doilea rând, necesitatea de a vedea permanent planurile activităților în funcție de posibilitățile reale ale forțelor și, deși exercițiul combinat a avut o componentă importantă de comandament pe hartă, principalele dificultăți au fost date de confirmarea justetei planurilor și planificărilor statelor majore în concordanță cu realitatea de la mare și fluviu, cu realitatea posibilităților navelor și unităților de nave de a se încadra în termene limită, în timp și în distanțe.”

Comandorul Gheorghe Dragomir, comandantul Serviciului Fluvial: „Pot menționa două elemente de dificultate: neputința de a executa trageri de artilerie, misiunile de foc, ca urmare a unor neînțelegeri ale Administrației Biosferei Deltei Dunării și acțiunea în condiții meteo grele – pe parcursul acestor zile a fost și lapoviță și ninsoare și în aceste condiții apreciez că participanții, echipajele au acționat în condiții bune. Pot aprecia că activitățile au contribuit la perfecționarea pregătirii echipajelor.”

2006 este încă un an în care navele fluviale nu-și pot îndeplini misiunile de foc. Se poate vorbi astfel de o deprofesionalizare a marinarilor de la Dunăre?

Comandorul Virgil Asofie: „Cred că este mult spus deprofesionalizare. Utilizarea gurilor de foc vine să finalizeze un întreg proces de pregătire și instrucție, prin antrenamente, prin simulări, prin exerciții cu muniție de manevră și game largi de activități care nu putem spune că duc la deprofesionalizare. Neexecutarea misiunilor de foc ne împiedică să finalizăm cum ar trebui și cum sunt stabilite în instrucțiunile noastre de trageri, în dispozițiunile de instrucție pe care le urmărim. Este evident că în timp repetarea pentru mai mulți ani a acestei situații, poate duce la elemente de deprofesionalizare privind utilizarea reală a armamentului din dotare. Soluții alternative sunt - atât la armamentul de calibru mare, în poligoane la



Convoi de nave, transportând tehnica de la BIM, urcând spre Mahmudia.

fluviu, eventual la mare - și în prezent împreună cu Statul Major al Forțelor Navale noi căutăm soluții pentru ca această situație să nu se mai repete.”

Comandorul Gheorghe Dragomir: „Nu pot vorbi în termeni atât de categorici. Noi am executat trageri de artilerie, dar cu calibrele mici 14,5 mm și ședințele specifice cu armamentul de infanterie. Deprofesionalizarea nu a avut loc, în schimb de aproape doi ani nu am putut verifica și tehnica cu care se executau aceste trageri, tunurile de 100 mm și aruncătoarele de proiectile reactive. Nu ne vom lăsa, vom căuta și vom identifica alte posibilități de executare a acestor trageri cu calibrele menționate și am în vedere aici un raion maritim la est de gura de vărsare a brațului Sfântu Gheorghe și poligonul Midia. Ele presupun niște limitări și constrângeri pe care sper să le depășim.”

EUXIN 06 este primul mare exercițiu condus de Comandamentul Flotei. Cum puteți aprecia activitatea desfășurată de unitățile implicate?

Comandorul Virgil Asofie: „Activitățile desfășurate au demonstrat un nivel de pregătire superior față de exercițiile ulterioare, pe de o parte Comandamentul Flotei a putut înregistra o creștere calitativă a coeziunii statelor majore de unități și o creștere calitativă de acțiune a navelor, care este rezultatul exercițiilor anterioare desfășurate și conduse de alte structuri. Din acest punct de vedere, Comandamentul Flotei a fost avantajat. Este ultimul mare exercițiu din acest an de instrucție și s-au putut înregistra succese vizibile de către arbitrii de la Comandamentul Flotei și Statul Major al Forțelor Navale, de asemenea, s-au putut valida multe elemente din planurile de instrucție și din planurile de operaționalizare.”

Comandorul Gheorghe Dragomir: „Ca o primă evaluare a activității desfășurate de forțele participante – atât comenzile unităților, cât și echipajele navelor – apreciez că acest exercițiu a ridicat nivelul de pregătire, pentru comandă, în planificarea și conducerea forțelor, pentru subunitățile de nave în executarea misiunilor specifice.”



Ceam-ul Secției Logistice de la Brăila.



NC Siret, în timpul manevrei de plecare de la Sfântu Gheorghe. Urmău patru ore de marș spre Tulcea.

Din nou cu NC Siret

Răsăritul soarelui în locul unde Dunărea se unește cu marea, ne-a găsit luni 6 noiembrie, făcând manevra de plecare de la pontonul din Sfântu Gheorghe. Au urmat alte 4 ore de marș cu nava de comandament Siret, o nava care ne-a surprins prin eleganța ei, o navă altfel decât suntem obișnuiți să vedem în Forțele Navale. Căpitan-comandorul Ion Zaharia comandantul Secției 2 Logistică Fluvială Tulcea: „Apreciez activitatea desfășurată de echipaje ca foarte bună, ținând cont de pregătirea lor. Au executat foarte multe misiuni de acest gen și atunci au fost mult mai ușor de corectat unele greșeli care au apărut pe parcursul exercițiului. Elementele de dificultate întâmpinate la acest exercițiu au fost navigația pe timp de noapte, ținând cont de cotele scăzute ale Dunării și navigația în convoi cu multe nave, când trebuie să ții cont de toate regulile de navigație și să păstrezi distanța între nave, având răspunderea pentru siguranța convoiului.”

Exercițiul combinat, cu trupe, fără trageri de luptă și de comandament pe hartă EUXIN 06, avea să-și consume ultima secvență – marșul spre Tulcea și marșul convoiului constituit din navele logistice, având în siguranța apropiată vedetele fluviale. Navigația pe Dunăre s-a dovedit o dată în plus că nu este atât de simplă cum poate părea, dar, că a fost realizată în condiții de siguranță.



Răsărit de soare la finalul lui EUXIN 06.

Luni 6 noiembrie, unitățile Forțelor Navale, au încheiat un nou exercițiu de pregătire. Vor urma ședințe de analize și concluzii, iar până la următorul exercițiu de asemenea anvergură unitățile își vor continua activitatea conform dispozițiilor în vigoare și vor trece la pregătirea noului an de instrucție. 2006 a fost cu siguranță unul din anii cu cea mai intensă și bogată activitate de pregătire pentru luptă, pe mare și la fluviu. Și poate, la anul, navele fluviale vor putea raporta că misiunile de foc cu armamentul de artilerie au fost îndeplinite. ■



TAB urcând pe ceamul care-l va duce până la Mahmudia.

executau tragerile de artilerie. Devenise parcă o cutumă ca monitoarele și vedetele să tragă în acest raion. O cutumă puțin zdruncinată de hotărârea Administrației Rezervației Biosferei Deltei Dunării (ARBDD), de a îngrădi un protocol ministerial semnat în 1996, aducându-l până în punctul de a nu mai permite tragerile

EUXIN 06

Componenta maritimă



Text și foto:
Bogdan DINU

Partea maritimă a exercițiului EUXIN 06 s-a desfășurat sub semnul vremii nefavorabile. Condițiile hidro-meteo din a doua parte a aplicației i-au pus la încercare pe marinarii militari și au determinat, uneori, chiar modificarea programului exercițiului. Au ieșit pe mare fregata *Regele Ferdinand*, nava școală și de suport logistic (NSSL) *Constanța* (281), precum și două nave purtătoare de rachete. Conform scenariului aplicației, unul din statele fictive din nordul Mării Negre, a înregistrat grave tulburări interne în urma cărora o parte din forțele armate, inclusiv anumite nave militare, au ieșit de sub controlul guvernului și au acționat pentru instaurarea unui climat de insecuritate pentru toate statele din zonă, inclusiv prin atacarea unor ținte civile care ar putea sensibiliza opinia publică internațională asupra situației din țara respectivă. Pe baza unor astfel de informații, se decide evacuarea personalului și tehnicii de pe platforma de exploatare marină Jupiter, misiune care este încredințată NSSL

Constanța, din compunerea Flotei de Fregate. Simplificând puțin lucrurile, putem afirma că NSSL *Constanța* a devenit, astfel, „cloșca cu pui de aur”, ținta cea mai importantă pentru inamic, care nu a precupețit nici un efort pentru a o scufunda printr-un atac cu racheta. Rolul „câinelui de pază” a revenit fregatei *Regele Ferdinand* care, prin mijloacele și echipamentele moderne de care dispune, poate detecta și elimina orice potențială amenințare.

Evident, exercițiul de evacuare a fost unul simulat, chiar dacă s-a desfășurat în zona platformelor de exploatare marină, la aproximativ 50 de mile marine travers de Midia. Nu trebuie să uităm însă, că doar în urmă

cu un deceniu și jumătate aceste nave, cum este cazul NSSL *Constanța*, chiar executau schimbul de echipaje de pe platforme, astfel încât, scenariul jocului de război a fost unul destul de realist. Exercițiul ne-a oferit totodată ocazia de a aduce în atenția dumneavoastră NSSL *Constanța* (281), mai puțin prezentă în reportajele noastre, precum și modul în care echipajul și-a îndeplinit misiunea în timpul celor 14 ore de tensiune, atât cât a durat „evacuarea” și „acostarea” în siguranță în port (evident simulate, pentru că nava a rămas pe mare pe toată durata exercițiului). „S-a desfășurat în premieră un exercițiu după procedurile NATO, non combat evacuation operation, în care nava pe care o comand a avut misiunea de a evacua și transporta personalul și materialele de la bordul platformei de exploatare marină „Jupiter”. A fost doar un exercițiu, dar emoțiile sunt inerente deoarece, într-un caz real, poți deveni oricând o țintă”, ne-a declarat căpitan-comandorul Cornel Cojocar, comandantul navei.



În punctul de comandă ambarcat pe NSSL *Constanța*, se analizează informațiile primite.



NSSL *Constanța*, țintă în jocul de război de la EUXIN 06.



Căpitanul Victor Durea, la masa de navigație.

La bord am întâlnit mai mulți ofițeri tineri, dar cu mare experiență la nave și pe mare, unii din ei vechi cunoștințe de la navele Divizionului de Scafandri. „Sunt exerciții pe care le facem la fiecare ieșire pe mare. Diferența între a te antrena la cheu și a ieși pe mare este reprezentată de condițiile hidro-meteo, de data aceasta beneficiem din plin de ele, mare de gradul 3-4, vânt forța 6-7. Putem spune că avem deja o experiență destul de solidă în spate, deci e ceva obișnuit. Obișnuit, dar nu rutină, pentru că orice scenariu tactic conceput pentru aplicație conține elemente de noutate față de cele anterioare preusupunând

din partea noastră multă atenție și nu putem vorbi niciodată de rutină. Mi-am dorit să vin pe această navă, să fiu parte a unui echipaj mai mare, nu doar comandantul unui echipaj de cinci-șase oameni, dar cred că este mult mai dificil să te integrezi într-un echipaj mai mare, să interacționezi cu mai multe persoane. Pentru mine a fost un pas înainte și mă simt bine pe această navă”, am aflat de la căpitanul Victor Durea, comandantul serviciului de luptă navigație. „Cooperarea cu fregata *Regele Ferdinand* a fost foarte bună, ei ne-au făcut asigurarea împotriva navelor purtătoare de rachete, tot timpul am

primit informații despre ținte și situația din raion care s-au materializat pe hartă și s-au putut lua măsurile specifice de evitare a atacului cu racheta”, ne-a declarat locotenent-comandorul Florin Mocanu, ofițerul cu operațiile de pe NSSL *Constanța*.

Tot la bordul NSSL *Constanța* s-a aflat ambarcat și punctul de comandă al Flotei de Fregate. Chiar dacă ședința de analiză a exercițiului urma să se desfășoare abia peste două săptămâni, am profitat de prezența la bord a comandurii Aurel Popa, comandantul Flotei de Fregate pentru a afla, la cold, cine a „câștigat” jocul de război: „Exercițiul s-a desfășurat în condiții foarte bune și într-un cadru tactic complex. A fost o misiune care ne-a solicitat pe toți, dar desfășurarea în sine a acestui exercițiu a fost excelentă, și ca nivel de pregătire și ca nivel de execuție. Nici una din misiunile Forțelor Navale nu sunt atipice. Apărarea obiectivelor de la litoral este o misiune de bază a Forțelor Navale. Acest tip de misiune, evacuarea și salvarea personalului de pe platforme aflate în pericol este o prioritate pentru orice stat care are grijă de oamenii și de bunurile pe care le apără. NSSL *Constanța* – din compunerea Flotei de Fregate - era cea mai în măsură, din punctul de vedere al caracteristicilor, al spațiilor, să asigure evacuarea materialelor aflate la bordul platformelor și a personalului. În exercițiu, nava purtătoare de rachete nu a reușit să ne lovească, însă, este bine de precizat că situația reală care a fost în zona noastră de acțiune, cu foarte multe ținte, a îngreunat foarte mult și pentru noi descoperirea adversarului marcat prin NPR-ul Pescărușul (189), dar aceeași problemă a avut-o și el. În final, noi am izbutit să-l lovim cu fregata *Regele Ferdinand*, înainte de a-și îndeplini misiunea, care pentru el însemna lovirea și distrugerea NSSL *Constanța*, la bordul căreia se afla personalul și materialele evacuate.”

Scenariul a fost unul nou în cadrul aplicației EUXIN 06 dar participarea NSSL *Constanța* la misiuni împreună cu fregatele nu este una nouă. A mai existat o astfel de misiune la exercițiul PONTICA 06, de o anvergură, complexitate și importanță destul de mare pentru acest tip de navă, prin debarcarea batalionului de infanterie marină. EUXIN 06 a fost ultimul mare exercițiu al Forțelor Navale Române din acest an. ■

Oamenii farului de la Sfântu Gheorghe

Lumina de la capătul lumii

Olivia BUCIOACĂ

Departa de lumea dezlănțuită, undeva parcă la capătul Pământului, în locul unde Dunărea se varsă în mare, formând o limbă de nisip fin, patru oameni au în grijă un far. În fiecare zi, urcă 216 scări, pentru a ajunge la 50 m înălțime, să verifice lumina farului; 216 scări, care în fiecare zi îi apropie pe oameni de infinit, de divinitate. Ei sunt, oamenii farului din Sfântu Gheorghe.

Deși toamna își pusese amprenta asupra peisajului, îmbrăcând totul în culori pastelate, totuși Delta Dunării ni se descoperea privirilor ca un ținut mirific, împărțite a naturii, un spațiu încremenit în timp. Pustiu, kilometri de Dunăre, copaci crescuți pe malurile măloase, răsfrângându-și imaginea în apele fluviului, un peisaj desprins parcă dintr-un tablou de natură moartă, însuflețit din când în când de zbaterea de aripi a unui pescăruș. Departe, peste vârfuri de sălcii și copaci plutitori, se zărea farul de la Sfântu Gheorghe și, pentru un moment, l-am asemănat cu un personaj mitologic, ciclopul, făptura uriașă cu un singur ochi. Turnul era semnul care ne arăta că ne apropiam de stația finală. Înaintam mai degrabă ca într-o călătorie în timp, pe drumul evadării spre un spațiu cu alte dimensiuni, spre un capăt de lume străjuit de farul de aterizare de la Sfântu Gheorghe.

Am pășit în cele din urmă pe acest tărâm sacru, desprins parcă dintr-o poveste de demult, unde din pulsul lumii civilizate și profane par să ajungă doar vagi ecouri care se pierd în singurătatea locurilor. Pe un ger năprasnic de început de noiembrie, care îți amorțea gândurile, am pornit pe ulițele nisipoase ale satului, străjuite de case făcute din cărămidă sau chirpici, cu chipie de tablă strălucitoare și grădinițe cu flori târzii de toamnă, împrejmuite cu garduri din stuf sau lemn. După câțiva kilometri de mers pe jos prin satul unde timpul parcă se oprise în loc, am ajuns la far.

Simbol ascensional, farul exprimă dorința de înălțare la cer și ridicare deasupra lumii. Străjuind lumea și trecerea ei, farul refăcea legătura simbolică între cer și pământ. Metaforă a antinomiei înalt/ adânc, simbol al înălțării și al coborârii, farul, asemenea turnului care marchează centrul unei așezări, a devenit emblematic pentru satul uitat de lume.

Farul de la Sfântu Gheorghe a fost construit în anul 1968, înlocuind vechiul far construit în 1865. Farul vechi de aterizare de la Sfântu Gheorghe a



Foto: Cristian Spătaru

intrat în funcțiune în anul 1718 și a fost instalat pe grindul Olinca de către turci, în punctul de coordonate 44°51'00"N și 29°37'00"E. Inițial, a fost construit din lemn, lămpi din petrol, cu lumină fixă, lampă cu gaz, cu oglindă concavă cu bătaie în jur de 8-10 km, la înălțimea de 24 de metri. Turcii l-au construit pentru că eșuau foarte multe nave pe insula Sacalin când intrau pe brațul Sfântu Gheorghe, mai ales pe timp de noapte sau când condițiile meteorologice erau nefavorabile navigației. Între anii 1890-1895 s-a introdus sistemul optic (lentila turnantă), lentilă care poate fi văzută astăzi la Muzeul Marinei din Constanța. Sistemul optic era montat într-o baie de mercur, se rotea pe lanț cu contragreutate, având o cursă de aproximativ 12 ore. În anul 1924

s-a introdus becul cu acetilenă și carbit, ca nautofon. Semnalul de ceață pe bază de carbit era format din două coarne de bou cu dinamită, cu greutate, acționat de un scripete la 15 minute și cu o bătaie de aproximativ 8 km. Se făceau ture de câte 10 zile și 10 nopți de către o persoană din trei angajate. În cazul în care noaptea era mai lungă de 12 ore, paznicul de far mai trăgea de lanț. Având o lumină cu petrol, cu lentilă turnantă, farul a fost de mai multe ori consolidat. În anul 1913, precum și în 1977 și-a schimbat caracteristica luminii. Pe 14 spre 15 februarie, în anul 1968 a fost desființat, cupola a fost adusă la Direcția Hidrografică Maritimă, iar turnul farului a fost predat autorităților locale pentru a putea fi uzitat ca post de observare al zborului păsărilor din Deltă.

Foto: Olivia Bucioacă



Farul, văzut de pe Dunăre. Alături de biserică, este un reper pentru locuitorii din Sfântu Gheorghe.

În singurătatea nopții, o singură lumină nu se stinge niciodată în satul de la capătul lumii. O lumină albă cu grup de două sclipiri se rotește la intervale de câteva secunde deasupra satului, până când coboară încet și veghează marea. Nu este altceva decât noul far de aterizare instalat pe capul Sfântu Gheorghe în punctul de coordonate 44°53'97"N și 29°36'11"E, construcție modernă din metal având forma a două prisme triunghiulare ușor torsionate, acoperite pe două laturi cu plăci din tablă inoxidabilă, iar pe celelalte două cu sticlă albastră cu incastu metalic. Turnul albastru cu trei fețe, ținut în beton, își „aruncă” limbile de lumină la o distanță de 19 mile marine, de la o înălțime de 48 de metri, călăuzind drumul navelor atât în timpul nopții, cât și pe zi, atunci când natura se dezlănțuie în toată splendoarea ei, oferind ochiului imagini apocaliptice cu ceață, furtuni și vânt puternic. Orice ambarcațiune intrată în perimetrul apelor românești traduce simbolistica sclipirilor de far și reușește să se regăsească pe hartă. De la un capăt la celălalt, litoralul românesc este monitorizat de încă șase faruri de aterizare, la Constanța, Mangalia, Tuzla, Midia, Gura Portiței și Sulina, aflate în responsabilitatea Direcției Hidrografice Maritime. Fiecare se individualizează prin număr și intervale diferite de sclipiri, însă ofițerii de la bordul navelor știu să tălmăcească jocul razelor și să ghideze ambarcațiunea economisind astfel, carburant, siguranță și timp. Farurile veghează zi și noapte la dirijarea „rătăciților” pe mare. Nu te teme că sunt prea departe. Ele îți vor arata uscatul... sigur.

Alimentarea farului cu curent electric se făcea de la uzina electrică a comunei Sfântu Gheorghe. În orele când aceasta nu funcționa, alimentarea se făcea de la bateria de acumulatori care se încărca de la două grupuri electrogene de tipul 2 Ci. În prezent, alimentarea cu energie

electrică se face de la rețeaua electrică națională și are ca rezervă două grupuri electrogene tip D-107, unul fix și al doilea mobil.

Ajunși la far am fost întâmpinați de privirea blândă a unuia dintre angajații civili, domnul Gavrilă Alexandrov. Cu o figură amabilă, aproape senină ne-a împărțășit, cu o voce caldă, din istoria farului. Auzind de iernile aspre și geroase de la Sfântu Gheorghe, l-am întrebat cum reușesc să supraviețuiască în condiții atât de vitrege, „iarna este aprigă la Sf. Gheorghe. Însă ne pare bine că unitatea (DHM) are grijă de far și de noi. Pe timp de iarnă, Dunărea îngheață și nu avem nici un mijloc de transport și, atunci, unitatea ne asigură cu motorină, lemne, piese de schimb pentru far. Ne alimentează cu tot ce avem nevoie. Nu avem neajunsuri, suntem localnici, ne-am obișnuit aici în satul acesta.” Începând cu anul 1991, la far lucrează în ture, 24 cu 48 de ore, doi electricieni și doi mecanici, salariați civili, oameni de prin partea locului. „Nu lucrăm numai pe timp de noapte; urcăm în far o



Spirala celor 216 scări ale farului.

dată pe zi pentru verificarea tehnicii, iar dacă se întâmplă să avem necazuri cu becul sau cu electromotorul pe timpul nopții, urcăm în far, fără nici o problemă, pentru că defecțiunile trebuie remediate în cel mai scurt timp cu putință. Dispunem de un sistem de avertizare, iar atunci când electromotorul sau becul se ard noaptea, suntem atenționați și astfel, urcăm în far pentru a le schimba.” Programul la far începe de dimineață, la ora 7.00, cu întreținerea și verificarea tehnicii din dotarea farului (becul, electromotoarele, instalația electrică). După verificările intrate deja în rutina oamenilor care se ocupă de far, urmează treburile gospodărești, amenajarea curții interioare și întreținerea clădirii care servește ca adăpost celor care lucrează aici. Și totuși munca nu se sfârșește niciodată, pentru că noaptea trebuie să vegheze buna funcționare a farului. În linii mari, aceasta ar fi o zi obișnuită de muncă la far, în cazul în care ziua ar avea 24 de ore.

Îndrumați de paznicul farului din acea zi de noiembrie, am început să străbatem acest labirint, prin deschiderea unei mici uși metalice, urcând simbolic o scară spre eternitate. Pe măsură ce urcam

treptele metalice, farul se îngusta, aerul se îngheșuia în vid, iar misterul din labirint începea să crească. Reprimându-ne teama de a urca în spirală cele 216 trepte, am ajuns în vârf deschizând trapa camerei metalice cu ferestre, unde se afla farul, copleșiți de emoția pe care ne-o oferea panorama. De la înălțimea de 50 de metri, departe de tumultul lumii, despărțiți de civilizație, am privit cu respirația tăiată tărâmul magic străjuit de ape, unde Delta se topește în mare, iar Dunărea îmbrățișează Marea Neagră cu cel mai vechi braț, Sfântu Gheorghe.

Sfântu Gheorghe, un vechi și rustic sat de pescari, are o istorie ce nu poate fi separată de cea a marelui fluviu european. Cu atât mai mult cu cât la Sfântu Gheorghe nu se poate ajunge decât pe apă, nici un drum nelegând pe cale terestră acest sat de restul lumii. Situația se schimbă însă în anotimpul rece, atunci când pe furtună sau când Dunărea îngheață, orice legătură cu lumea este ruptă cu desăvârșire.

Pentru noi satul Sfântu Gheorghe cu oameni păstrători de tradiții și locurile lui



Oglinda farului.

minunate va rămâne un spațiu paradisiac în inima apelor, pe care am avut norocul să-l cunoaștem și pe care, cu siguranță, nu-l vom putea uita niciodată, pentru că el ne-a rămas în suflet. Cât despre farul de la Sfântu Gheorghe... l-am părăsit târziu, lăsându-l să străjuiască lumea și trecerea ei, să vegheze și să contemple mai departe marea, luând cu noi o mică parte din ... lumina de la capătul lumii. ■



Foto: Mihai Egorov

O navă cu suflet „N.C. Siret”

De obicei, despre nave vorbim atunci când intră în serviciul Forțelor Navale, când participă la diferite exerciții și le asociem cu echipajele sau când ies din activitate și devin istorie. Cum ar fi însă să vorbim despre nave și poveștile lor, atunci când încă sunt în serviciu?

OLIVIA BUCIOACĂ

Într-o zi de toamnă târzie și mohorâtă, ne-am ambarcat în Tulcea la bordul navei de comandament *Siret* și am pornit într-un marș pe Dunăre cu destinația Sfântu Gheorghe. În cele patru ore de marș pe Dunăre și în cele cinci zile de staționare la Sfântu Gheorghe (participând la EUXIN 06), am descoperit o navă altfel decât am fost obișnuiți să vedem în Forțele Navale. O navă deosebită care păstrează nealterate valorile spirituale, care a scris pagini de istorie și care ne-a surprins prin eleganță și rafinament.

Nava fluvială de protocol și comandament *Siret*, fosta navă prezidențială *Mihai Viteazu*, a fost construită după un proiect al ICEPRONAV Galați, în perioada 15 iunie 1969 - 30 noiembrie 1971 la Șantierul Naval Oltenița. Nava a intrat în serviciul Marinei Militare la 1 ianuarie 1972 în cadrul Grupului 69 Nave Speciale, având ca loc de staționare Portul Giurgiu, iar la 10 martie a aceluiași an a arborat pentru prima dată pavilionul într-un cadru oficial.

N.C. Siret este o navă de comandament, care asigură punctele de comandă ambarcate înaintate, dar în același timp execută și misiuni de protocol și reprezentare, nu numai a Forțelor Navale sau Armatei, ci și a țării.

Ghidul nostru, comandantul navei, căpitanul Aurel Plaxiencu, ne-a introdus în atmosfera de demult a acestui labirint de semne și astfel, am ajuns la prova în salonul pentru discuții oficiale. Un spațiu intim, tapetat cu mătase, în care mobilierul fabricat din lemn masiv de

culoarea pământului își aștepta parca vizitatorii. Prezentate cu sufletul de către ghid, camerele au început să prindă viață. Ne-am continuat itinerariul și am pătruns în cele trei apartamente prezidențiale care mai păstrau încă aerul și farmecul vremurilor trecute, pentru un moment am simțit că ne-am reîntors în timp, într-o altă epocă, precum personaje într-o nuvelă de Edgar Allan Poe, în care labirintul camerelor colorate ni se descoperea privirilor. Un dormitor roșu, un apartament mov destinat oaspetelui cel mai de seamă sau omologului șefului de stat și un al treilea verde, toate cu mobilă albă în stil Ludovic al-XIV-lea, înnobilate cu draperii și tapet din mătase. Spațiile destinate apartamentelor prezidențiale sunt limitate, ținând cont și de faptul că ne aflăm totuși pe o navă și nu într-un palat regesc, unde totul se reduce la alte dimensiuni.

Camerele sunt mărturia vie a vizitelor unor delegații oficiale de stat, militare, române și străine. S-au aflat la bord,

Olivia Bucioacă de la GMMFN în dialog cu comandantul navei, căpitanul Aurel Plaxiencu.



Foto: Mihai Egorov

fosta conducere a țării, președinții R.S.F. Iugoslavia, Republicii Africa Centrală, R.P. Bulgaria, R.P.R. Guineea, R.D. Sudan dar și Majestatea sa Regina Olandei, Iuliana.

Pe lângă cele trei apartamente și o garsonieră prezidențială, nava mai are șase cabine cu două locuri care au grup sanitar propriu, șase cabine cu două locuri, o cazarmă cu opt locuri destinată personalului temporar ambarcat la bord, două cazarmă pentru mecanici și punțiști, două cabine pentru șeful de echipaj și ofițerul secund și cabina comandantului navei, singura care se află la nivelul punții principale. Zgomotul infernal al generatorului diesel, care asigură energia electrică de la bord, ne-a stârnit curiozitatea și am ajuns în cele din urmă în compartimentul mașini. Nava are ca sistem de propulsie două motoare diesel (1000 CP) și două diesel generatoare de producție nemțească. Celelalte instalații auxiliare, pompe, compresoare, butelii de aer și boilere, asigură buna funcționare a navei, constituind metaforic inima navei.

Specific, în executarea amenajărilor interioare ale navei, este sistemul intarsiilor folosit pentru placarea anumitor pereți, în special în holurile principale, salonul oficial și sufrageria, intarsii care înfățișează într-o manieră vie, în primul rând aspecte ale istoriei poporului român (formarea poporului român, având în centru figurile reprezentative ale lui Decebal și Traian, alături de cei trei voievozi Mihai Viteazul, Ștefan cel Mare și Mircea cel Bătrân), elemente sugestive ale frumuseților Deltei Dunării materializate în aspecte ale florei și faunei, precum și un succint istoric al

Foto: Mihai Egorov



Intarsia care înfățișează istoria poporului român.

Foto: Mihai Egorov



Interiorul apartamentului prezidențial decorat în verde.



Foto: Olivia Bucioacă

Salonul oficial.

Foto: Mihai Egorov



NC Siret.

construcțiilor de nave, care surprinde evoluția marinei de la nave cu vâsle, cu pânze și ajungând la nave cu zbaturi și aburi, din cele mai vechi timpuri și până astăzi. Există două reproduceri care

Foto: Olivia Bucioacă



Evoluția marinei, reproducă într-o intarsie.



Mobila albă stil Ludovic al XIV-lea, din apartamentul în roșu.

surprind prin esența lemnului și prin atenția la detaliu, este vorba de velierul *Mircea* și nava de comandament *Siret*. Intarsia este un mozaic decorativ care presupune o inserție de furnir de lemn de diferite esențe. Esența lemnului este cea care conferă intarsiei o culoare deosebită și nu baițul sau lacul, așa cum am crezut la o primă privire. Intarsiile, lucrări manuale, de mare migală, au fost realizate de Mișcă și Dimitrie Știubei.

De-a lungul timpului NC *Siret* a executat nenumărate misiuni și marșuri pe tot cuprinsul Dunării de la Sulina la Viena (1991), dar și pe canalul Dunăre-Marea Neagră. A participat la inaugurarea sistemului hidroenergetic și de navigație Porțile de Fier I (1972), începerea lucrărilor la sistemul hidroenergetic Porțile de Fier II (1977), festivitatea de deschidere a navigației pe canalul Dunăre-Marea Neagră (1984). În anul 1984, nava a fost afectată de un incendiu de proporții. După reparațiile din anul 1984, *N.C. Siret* a fost dislocată la Brăila și începând cu anul 2002 face parte din Secția 325 Logistică Baza 2 Fluvială, fiind dislocată în portul Tulcea. „În primul an a fost o navă fără echipaj, după care am reușit să formăm din cadre detașate, un echipaj de urgență, care în următoarele luni a fost încadrat pe funcții la bordul „N.C. Siret”. Echipajul navei a fost selecționat cu foarte mare atenție din cadrul unității. Atât maistrii, cât și mac-ii care încadrează

această navă sunt printre cei mai buni, oameni cu pregătire și foarte serioși în tot ceea ce fac”, ne-a mărturisit căpitan-comandorul Ion Zaharia, comandantul Secției 325 Logistică Tulcea. Sufletul navei, echipajul, deloc numeros, este format din 15 membri, 2 ofițeri, 3 maistri militari, 7 militari angajați pe bază de contract și 2 salariați civili, reprezentând jumătate din echipajul navei înainte de restructurare. *N.C. Siret* nu este o navă militară de luptă. Fiind o navă de protocol și reprezentare trebuie întreținută permanent, iar regimul este diferit. Fiecare membru al echipajului, pe lângă funcția pe care o încadrează, mai are și alte atribuții bine stabilite, îndeplinind fiecare multiple roluri pentru întreținerea navei: curățenie, servicii la schelă, administrarea locurilor de cazare pentru personalul ambarcat temporar la bord. „După ce marșul la Sfântu Gheorghe va lua sfârșit, cei din comandament pleacă, iar noi, de la comandant și până la ultimul membru al echipajului, ne apucăm de curățenie. Asta înseamnă șters praful, spălat și curățat mochetele, schimbat lenjeria, dat cu aspiratorul și alte atribuții pe care trebuie să le îndeplinim pentru întreținerea navei”, ne-a declarat M.m.I Marcel Ivanov, șeful echipajului. Și oricât ar părea de atipic sau diferit echipajul navei prin atribuțiile pe care le are „cred că orice militar din Forțele Navale poate să facă parte din echipajul navei „Siret” și să îndeplinească toate cerințele. Cred că înainte de toate trebuie să vorbim de profesionalism, mă gândesc la flexibilitate și la lucrul în echipă, la relațiile interumane dintre membrii echipajului, care sunt esențiale la bordul acestei nave”, ne-a declarat căpitanul Aurel Plaxiencu.

La sfârșitul marșului de la Tulcea la Sfântu Gheorghe, am simțit legătura sufletească dintre noi și nava *Siret*. Și nu era greu să îți dai seama de ce... „Nava are suflet, caracter și personalitate. O simți și o trăiești interior”, ne-a precizat căpitanul Aurel Plaxiencu, comandantul navei. ■



VIVAT ACADEMIA!

Text și foto:
Căpitan-comandor
dr. Marian MOȘNEAGU

Venerabilă ca vârstă, dar veșnic tânără prin spiritualitate, ritmul cotidian și efervescența vieții studentești, Academia Navală „Mircea cel Bătrân” a sărbătorit, vineri 17 noiembrie, 134 de ani de la înființare. Cu această ocazie, instituția-amiral a învățământului superior tehnic de marină din România a organizat o suită de manifestări culturale, sportive și științifice, spiritul festivist fiind înlocuit cu inițiativa și aplombul aspiranților la o carieră pe mare.

Alături de studenții și cadrele didactice proprii, rectorul instituției, comandorul Cristea Cucoșel a avut ca invitați și oaspeți de onoare numeroase oficialități locale și personalități ale vieții publice și universitare constănțene, precum și reprezentanți ai instituțiilor care își desfășoară activitatea în domeniul construcțiilor și al transporturilor navale.



Un moment de referință l-a constituit omagiul readus peste ani navei școală *Mircea*, căruia comandorul (r) dr. Ioan Damaschin i-a dedicat un nou jurnal de bord. Este vorba despre volumul „Cu *Mircea*

pe drumul lui *Columb*”, dedicat participării navei, în urmă cu trei decenii, sub comanda comandoului Eugen Ispas, la manifestările prilejuite de bicentenarul S.U.A. Lansarea, organizată în sala de



lectură a bibliotecii „Comandor Eugeniu Botez”, a reunit în jurul autorului atât actualii cadeți, cât și generații de dascăli, comandanți și membri ai legendarului velier.

În aceeași arie tematică s-a înscris și lansarea seriei noi a revistei studentești *Orizonturi Marine*, care reapare în peisajul publicistic dobrogean după o întrerupere de 15 ani, grație unei echipe de studenți entuziaști, coordonați de Mihaela Zabolodni și conf. univ. dr. Vasile Nazare.

Croaziera literară, demnă de tradițiile presei și culturii noastre marinărești, a fost urmată de un spectacol muzical-umoristic, susținut de cei mai talentați studenți marinari.

Și, cum de la o asemenea ceremonie, nu puteau lipsi profesioniștii genului, grupul vocal coordonat de maiorul Cornel Ignat a răsfățat publicul cu o suită de marșuri marinărești, transmise peste generații de veterani ai Forțelor Navale. (M.M.)



Foto: Lucian Neacșu

Camaraderia, spiritul competitiv și ambiția sunt caracteristici definitorii ale oricărui tânăr, care stau la baza succesului și a progresului. În această idee, la inițiativa locotenentului Marius Ignat și cu sprijinul cadrelor de la comanda Batalionului studenți al Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”, s-a creat un mediu competițional care va permite studenților să-și concentreze în sens pozitiv elanul tineresc, înființându-se „Drapelul onorific al batalionului studenți”.

La nivelul companiilor de studenți a existat întotdeauna o competiție, care a avut efecte pozitive. Acum s-a creat doar cadrul pentru această întrecere între subunități, care permite determinarea lipsită de subiectivism și ambiguități a celei mai bune dintre ele. „Drapelul onorific” este cea mai înaltă distincție care se acordă unei companii în cadrul Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”. Acesta se acordă lunar pe baza unui punctaj care ține cont de diferite aspecte ale pregătirii studenților, luându-se în calcul atât rezultatele la învățătură cât și disciplina și activitățile extra-curiculare.

„Drapelul onorific” a fost prezentat pentru prima dată la 17 noiembrie la aniversarea a 134 de ani de învățământ de marină, iar de Ziua Națională a României a avut loc prima acordare a acestuia. (student caporal **Diana Chindriș**)

Studenții Academiei Navale „Mircea cel Bătrân” s-au întâlnit luni, 6 noiembrie cu ziaristul constănțean Constantin Cumpănă, autorul lucrării „*Tragedia navei „Independența” – cea mai mare catastrofă din Istoria Navigației Maritime Românești*”. Cu prilejul prezentării acestui prim memorial al celui mai tragic eveniment din istoria navigației maritime naționale - la care au fost prezenți c.l.c. Constantin Preda, primul comandant al petrolierului *Independența*, scufundat în strâmtoarea Bosfor la 15 noiembrie 1979, în urma exploziei cauzate de coliziunea cu nava elenă *Evriali* și c.l.c. Nicolae Moise, fost director al Companiei NAVROM la data producerii tragicului accident, ambii absolvenți ai Școlii Navale - au fost rememorate momente dramatice din timpul producerii catastrofei, implicațiile economice, ecologice și politice ale sinistrului, precum și drama celor 42 de victime și ale membrilor familiilor acestora. Participanții la dezbateri au evidențiat atât riscurile cărora trebuie să le facă față pe mare ofițerii de marină cât și nevoia unei pregătiri temeinice încă din perioada studenției. (M.M.)



Foto: Marian Moșneagu

SEMPER PRAESENS Infanteriștii marini

La 29 noiembrie s-au împlinit 35 de ani de la reînființarea Batalionului de Infanterie Marină de la Babadag. Prima unitate de infanterie marină română a luat ființă la începutul celui de-al doilea război mondial, în data de 1 aprilie 1940 sub numele de Batalionul de Infanterie Marină. Un an mai târziu, batalionul a devenit Regimentul de Infanterie Marină, pentru a veni în întâmpinarea nevoilor de apărare din zona Deltei Dunării. După război, unitatea a fost redusă la nivel de batalion și la presiunea Uniunii Sovietice a fost desființată în 1958. Batalionul de Infanterie Marină a fost reînființat la 29 noiembrie 1971, ca unitate care poate îndeplini atât misiuni convenționale cât și operații speciale, precum acțiuni de tip comando, recunoașteri speciale, interzicere, interceptie, escorta sau controlul traficului fluvial. Pregătiți pentru a executa misiuni specifice în Delta Dunării, în zona lagunară și de-a lungul Dunării, pușcașii marini sunt instruiți pentru paza portuară și paza obiectivelor de importanță deosebită, lupta împotriva desantului maritim, a desantului aerian, a grupurilor de cercetare-diversiune și a grupărilor teroriste, executarea unor operațiuni de căutare și salvare în Deltă, misiuni de protecție a forțelor, respectiv apărarea navelor care operează în afara granițelor, paza porturilor pe timpul tranzitului materialelor strategice, precum și pe timpul încărcării/descărcării acestora sau controlul traficului fluvial și maritim. În prezent, Batalionul continuă să se adapteze la cerințele Forțelor Navale și la realitatea geopolitică a zonei. Începând din luna august, 165 de militari au fost selecționați să facă parte din „Compania de infanterie marină cu specific desant amfibiu destinată operațiilor de intensitate redusă în afara Mării Negre sub comandă NATO”. Un infanterist marin, trebuie să aibă caracter, curaj, condiție fizică și să fie un bun tragător cu armamentul de infanterie. Și militarii Batalionului 307 Infanterie Marină, demonstrează în teren, la fiecare exercițiu de antrenament, că au aceste calități. (M.M.)



Foto: Mihai Egorov

Eveniment aniversar la Școala de Aplicație a Forțelor Navale

Vineri, 27 octombrie 2006, Școala de Aplicație a Forțelor Navale a serbat împlinirea a 110 ani de la înființare. Cu acest prilej, comandantul Școlii, comandorul Tiberiu Chodan, a evocat evoluția instituției, de la Școala de Aplicații a Sublocotenenților de Marină, înființată în anul 1896 la Galați, la actuala structură modernă de învățământ, destinată pregătirii profesionale și specializării



Foto: Marian Moșneagu

cadrelor militare și a personalului civil din Forțele Navale prin cursuri de carieră și de nivel. Misiunea de bază a Școlii de Aplicație a Forțelor Navale este menținerea la un nivel ridicat a procesului de perfecționare și specializare a personalului din unitățile de nave și cele terestre ale Forțelor Navale, respectiv corelarea acestui proces cu noile structuri organizatorice, principiile și standardele specifice Alianței Nord-Atlantice. Pentru performanțele obținute de instituție de-a lungul anilor, personalul Școlii de Aplicație a Forțelor Navale a fost felicitat de reprezentantul Statului Major al Forțelor Navale, comandorul Gheorghe Petria. Cu prilejul acestui moment aniversar, a fost dezvelit bustul viceamiralului Constantin Bălescu, primul comandant al Școlii de Aplicație și actualul patron al instituției. Foștii comandanți și dascăli ai școlii au fost răsplătiți cu plachete și diplome de onoare și s-au bucurat de onorurile actualilor demni continuatori ai tradițiilor învățământului superior de marină. (M.M.)



Școala de Aplicație a Forțelor Navale la 110 ani de la înființare

Căpitan-comandor
dr. **Marian MOȘNEAGU**

Atât pentru o specializare superioară, cât și în perspectiva încadrării funcțiilor de comandă pe navele de luptă cu performanțe deosebite intrate în dotarea Marinei Militare Române după înființarea, prin Înaltul Ordin de Zi nr. 173 din 22 octombrie 1860, a Corpului Flotilei, peste o sută de ofițeri de marină merituosi au urmat, pe bază de concurs, cursurile unor instituții de profil din Franța, Anglia, Germania, Italia, Olanda, Norvegia și Imperiul Austro-Ungar sau au fost ambarcați pentru stagii de pregătire pe nave militare străine. Astfel, numai în perioada 1878-1914 au fost trimiși la studii în străinătate 16 ofițeri de marină.

După terminarea cursurilor, elevii din marină erau ambarcați pe nave de război din flotele statelor în care studiau.

Între anii 1881-1920, majoritatea ofițerilor de marină a provenit din Școala de Artilerie și Geniu, înființată în anul 1881 la București, urmând apoi cursurile de specializare în țară sau străinătate.

Ca urmare a cerințelor privind creșterea numărului de ofițeri de

marină, în anul 1910, în cadrul Școlii de Artilerie și Geniu, s-a înființat o Secție Pregătitoare a ofițerilor de marină, instituția numindu-se în continuare Școala de Artilerie, Geniu și Marină, iar din anul 1919, Școala de Artilerie și Marină.

Școala de Aplicație a Sublocotenenților de Marină

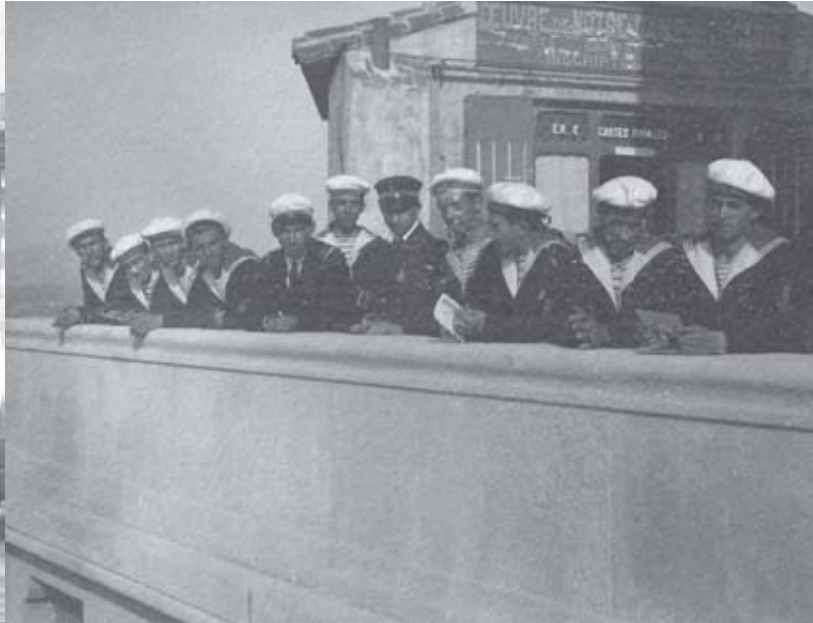
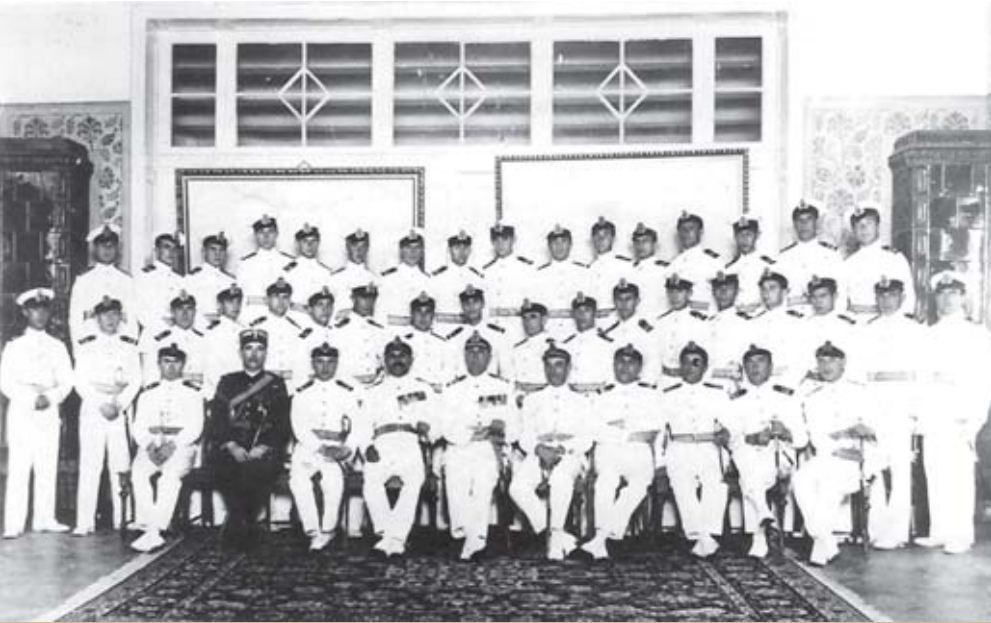
În baza Înaltului Decret nr. 1093 din 26 februarie 1896, la Galați, pe lângă Depozitul Flotilei, a fost înființată Școala de Aplicație a Sublocotenenților de Marină. Scopul acesteia era „de a da instrucțiunea specială de marină ofițerilor proveniți din absolvenți ai școlilor militare din țară”. Durata studiilor era de doi ani. Planul de învățământ cuprindea exclusiv cursuri destinate perfecționării în specialitatea Marină, precum Manevrele, Navigația, Hidrografia, Torpilele, Electricitatea, Construcțiile navale și Misiunile Marinei și o perioadă de pregătire destul de lungă, cu caracter practic-aplicativ, efectuată la bordul navelor Marinei Militare, în special bricul „Mircea” și crucișătorul „Elisabeta”.

Anul de învățământ avea o structură echilibrată, constând în două etape: **pregătirea teoretică**, desfășurată între 1 noiembrie-28 februarie; la

sfârșitul cursurilor, între 6-15 martie, avea loc susținerea examenelor; **aplicația practică** – pe navele Marinei Militare, de la 16 septembrie la 10 octombrie, care se finaliza cu o verificare riguroasă printr-un sistem de „inspecții generale” (la bordul navelor). Ofițerii-elevi din anul II erau supuși unui examen general privind deprinderile marinărești dobândite pe timpul ambarcării.

Din conducerea Școlii făceau parte comandantul Flotilei, patru ofițeri superiori și un inginer. Dintre ofițeri, unul răspundea, în calitate de director de studii, de disciplina și ordinea interioară din școală. Cursurile de specialitate erau predate și de profesori externi, colaboratori prin „detașare”. Prima serie de 20 de ofițeri-elevi a început cursurile în toamna anului 1896.

Această instituție de învățământ a fost mutată în anul 1901 la Constanța, pe lângă Divizia de Mare. Prin această măsură, s-a realizat concentrarea în aceeași localitate, atât a învățământului destinat formării ofițerilor de marină, a căror pregătire militară generală era asigurată de Școala Militară de Artilerie și Geniu din București, cât și a celui care pregătea gradele inferioare necesare Marinei Militare.



Școala Navală Superioară de Marină (1909-1916)

Prin Înaltul Decret nr. 2928 din 29 octombrie 1909, Școala de Aplicație a Sublocotenenților de Marină s-a transformat în **Școala Navală Superioară de Marină**, care a funcționat în localul Școlii Navale, situat pe str. Traian nr. 53 din Constanța. Durata Școlii Navale Superioare era de un an, cursurile acesteia putând fi urmate numai de ofițeri de marină cu gradul de locotenent. Planul de învățământ cuprindea disciplinele Arta militară, Războaiele navale, Tactică combinată, Serviciul de stat major, Tirul naval și materialul de artilerie, Electrotehnică, Apărări sub apă și Drept maritim internațional. Școala Navală Superioară și-a încetat activitatea odată cu izbucnirea primului război mondial, între anii 1917-1919, de pe băncile școlilor militare nemaieșind nicio promoție de ofițeri.

Școala (Secția) de Aplicație a Marinei (1920-1950)

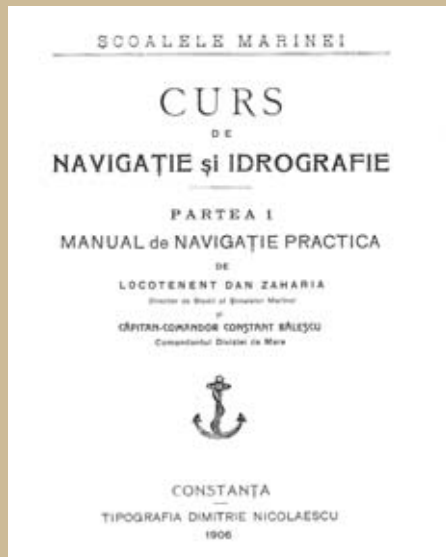
Pe baza Deciziei Ministeriale nr. 372 din 9 iunie 1920 și în conformitate cu noul Regulament propus de Comitetul consultativ al Școlilor, după practica făcută în cursul anului 1921, anul de învățământ 1920-1921 prevedea „*Școala Pregătitoare de Marină, în Constanța, în localul ce se va hotări și Școala Specială a Marinei, la Constanța, în același local cu Școala Pregătitoare de Marină*”. Școala de Aplicație pentru specializarea ofițerilor cu gradul de locotenent și sublocotenent, constituită ca secție a Școlii Navale, urma să aibă durata de doi ani. După primii doi ani pregătitori și avansarea la gradul de locotenent, ofițerul urma să continue pregătirea în cadrul Secției de Aplicație cu durata de un an, astfel încât, să nu fie repartizat

la unitatea de nave decât cu instrucția de bază definitivată. De asemenea, după primul an de studiu s-a decis accentuarea laturii formative, prin prelungirea stagiului de practică la nave. În cadrul acestei Secții intrau și ofițerii care făceau serviciul în flotă, dar nu aveau calificarea în arma Marină, până la gradul de căpitan. În primul an de învățământ, Secția de Aplicații a fost urmată de 22 de ofițeri-elevi. Deoarece din cauza războiului, Școala Navală Superioară se desființase, în anul 1920-1921, în afară de sublocotenenții promoției 1920, au urmat Secția de Aplicații a Școlii Navale și unii ofițeri mai vechi, cu gradul de locotenent și căpitan.

În primii patru ani de activitate, din Școala de Aplicație și Cursul de perfecționare, Marina Militară a beneficiat de 83 de ofițeri. În anul de învățământ 1924-1925, Școala Navală a fost structurată pe trei ani de studii, cu următoarele profile: Anul I - Curs pregătitor, Anul II - Curs normal și Anul III - Curs de Aplicație. După absolvirea cursului normal, elevii erau avansați la gradul de sublocotenent (aspirant) și urmau, în continuare, Cursul de Aplicație. La acest sistem s-a renunțat în anul 1927, când Școala Pregătitoare s-a despărțit de Școala de Aplicație.

La 9 octombrie 1930 a fost admisă, în premieră, prezentarea ofițerilor de marină la examenul de admitere în Școala de Război. La 1 aprilie 1932 s-a înființat Comandamentul Școlilor Marinei Regale.

Din cauza izbucnirii celui de-al doilea război mondial, în anul 1941 cadrele, subunitatea de deservire și materialele Școlii Navale au fost evacuate în comuna Movilița, județul Constanța. În toamna aceluiași an, după încheierea stagiului de practică la nave, efectivele școlii au fost



readuse în orașul Constanța. Din cauza bombardamentelor, în luna aprilie 1944, Școala Navală a fost mutată pentru o lună la Tariverde, județul Constanța. În luna iunie, după terminarea cursurilor și repartizarea elevilor pentru practică la diferite unități ale Marinei Militare, o parte din cadre, împreună cu compania de gospodărire și materialele au fost transferate la Zimnicea. Începând din luna decembrie 1944, Școala Navală a fost dislocată de la Zimnicea la Turnu Măgurele, în cazarma Regele Mihai I.

Perfecționarea pregătirii ofițerilor de marină în perioada postbelică

Promoția de ofițeri 1942 a urmat cursurile Școlii de Aplicație între 10 iulie 1945 -15 februarie 1946. Deși la 1 martie 1946 urma să fie chemată la școală promoția 1943, a fost amânată pentru toamna anului 1947. La 1 septembrie 1947, efectivele Școlii Navale au revenit la Constanța. Întrucât localul școlii fusese ocupat de trupele



Foto: Marian Moșneagu

sovietice, comanda și serviciile instituției au funcționat în clădirea Bursei din port, iar activitatea didactică s-a desfășurat la bordul navei școală *Mircea*. Școala Navală a început cursurile în ziua de 3 noiembrie 1947, la bordul navei școală *Mircea*. În ziua de 30 aprilie 1948, Școala Navală s-a mutat de la *Mircea* în localul fostei Școli de Submaștri din str. Mircea cel Bătrân. Din toamna anului 1948, școala a pregătit ofițeri și pentru Marina grănicerească.

La 15 noiembrie 1948 s-au deschis cursurile cu cele trei școli: Școala de Maștri Tehnici - 75 elevi; Școala Pregătitoare de Ofițeri - 136 elevi și Școala Specială, promoția 1945 - 18 elevi.

La începutul anului 1949, Școlile Marinei Militare au revenit în subordinea Comandamentului Marinei Militare, funcționând ca o simplă unitate în localul Școlii de Maștri de Marină și la nava școală *Mircea*.

După 1950, perfecționarea pregătirii ofițerilor a fost organizată prin cursuri de calificare și perfecționare.

Pentru absolvenții Academiei

Militare, în baza Decretului nr. 1037/1968 și a Legii nr. 2/1971, s-au organizat cursuri postacademice.

Din anii '50 s-a reluat practica pregătirii ofițerilor de marină în străinătate, optându-se însă pentru Școala Militară Superioară de Marină, Academiile Militare „Krîlov”, „K.E. Vorșilov” și Academia Tehnică din U.R.S.S.

Facultatea de Comandă, Stat Major și Tehnică Militară (1990-1996)

În baza Hotărârii Guvernului nr. 406/23.06.1990, în cadrul Academiei Navale „Mircea cel Bătrân” a luat ființă Facultatea de Comandă, Stat Major și Tehnică Militară, care a cunoscut două perioade distincte: 1990-1996 și 1997-2002.

Pentru anul universitar 1990-1991 s-a organizat concursul de admitere la specialitatea *Comandă și stat major*, cu durata de 3 ani, ulterior redusă la doi ani și jumătate.

După 1992, perioada studiilor s-a stabilit diferențiat: doi ani la comandă și stat major și trei ani la automatizarea conducerii acțiunilor de luptă. La 1 octombrie 1993 a luat ființă și grupa pentru cea de-a doua specializare. Facultatea a dat patru promoții la comandă și stat major și una la automatizarea conducerii acțiunilor de luptă, câte 12 absolvenți pe serie. De asemenea, în perioada 1990-1995 facultatea a pregătit prin cursuri postacademice de marină și postuniversitare peste 1000 de ofițeri din unitățile Marinei Militare sau ale altor categorii de forțe.

Din anul 1996, specialitatea Comandă stat major a fost reintegrată în structura Universității Naționale de Apărare „Carol I” din București, iar la

cealaltă secție nu s-a mai organizat concurs de admitere.

Școala de Aplicație a Forțelor Navale (2003-2006) – revenirea la tradiții

Școala de Aplicație a Forțelor Navale a fost reînființată la 1 septembrie 2003, având în subordine Centrul de Instrucție Navală Mangalia și Divizionul Nave Școală. Obiectivul fundamental al Școlii de Aplicație este de a perfecționa pregătirea profesională și specializarea cadrelor militare și a personalului civil din Forțele Navale prin cursuri de carieră și de nivel, precum și formarea ofițerilor în rezervă pentru Forțele Navale. Pentru îndeplinirea obiectivelor generale, Școala de Aplicație a Forțelor Navale are competența de a organiza și desfășura cursuri de carieră și cursuri de nivel.

Școala de Aplicație a Forțelor Navale este structurată pe domenii de activitate, având în componere Biroul reglementări în armă, Biroul standarde și dezvoltare în armă, Catedra de tactică, armament și echipamente navale, Biroul Cursuri și Școala de Ofițeri în Rezervă.

Centrul de Instrucție Mangalia este destinat pregătirii militarilor angajați pe bază de contract prin organizarea cursurilor de formare și a cursurilor de formare și pregătire avansată.

Astfel, după 110 ani de la înființarea Școlii Sublocotenenților de Marină, perfecționarea pregătirii ofițerilor în cadrul Forțelor Navale se continuă în cadrul Școlii de Aplicație din subordinea Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”, într-o concepție unitară și integratoare, care are la bază, atât tradițiile învățământului superior tehnic de marină, cât și exigențele impuse de standardele NATO. ■

Impresii, întâmplări, experiențe de viață

Frânturi ... de gând

Olivia BUCIOACĂ

S-au adunat multe întâmplări și impresii. Lă se poate spune experiență. Dincolo de emoția incertă unui debut, am avut destule momente de mulțumire, pe care doar acum, la câteva luni distanță, le pot savura complet. Într-un miez de zi cu soare cu dinți, am ajuns la Grupul Mass-Media, pentru a susține, examenul vieții mele (așa l-am considerat atunci și așa a rămas până în acest moment în care încerc să scriu câteva rânduri care să reflecte cât de important a fost și este primul loc de muncă din viața unui om, din viața mea). Și, pentru a exprima mai bine în cuvinte impresiile adunate de pe urma celor zece luni de muncă, aș începe cu o comparație, poate nu dintre cele mai inspirate, dar în care, cu siguranță, se află sensul experienței mele la Grupul Mass-Media al Forțelor Navale. O comparație cu o galerie de artă plastică.

Liniește, freamăt, trăiri, sentimente, metamorfoze și culoare... În fața tabloului, eu, spectatorul. O pată mică și albă de culoare, iar petele din jur, ceilalți membri ai echipajului, în corabie. În zare se disting scripșirile vagi ale farului. Acela e portul. Acolo trebuie să ajungem. Am urcat în corabie și din acel moment am vrut să știu de ce s-a ales ruta aceasta și nu alta, cu ce vitează se vâslește, ce riscuri sunt anticipate și, mai ales, care e portul unde se va arunca ancora. Important era ca eu și echipajul media să avem aceeași destinație. Altfel, aș fi vâslit în contra-timp, fără să am speranța că voi avansa, sau aș fi căzut pe gânduri în mijlocul furtunii, tocmai atunci când ceilalți și-ar fi dorit să continuăm călătoria.

Oamenii, alături de care îmi petrec aproape tot timpul, mi-au arătat că energia mea e picătura de care e nevoie ca să ajungem la destinație. În urma acestei experiențe, am reușit să mă situez, alături de munca mea, într-un context. M-am îndepărtat puțin de pictură și am înțeles că din acel moment aveam o misiune pe care trebuia să mi-o asum. Și atunci am început să respir odată cu ceilalți și să vâslesc în consens.

Dacă vrei să-ți iasă o operă adevărată, arată-i omului imaginea de ansamblu, care



Foto: Cristian Spătaru

e el dintre toți stropii de culoare și cum capată sens întregul pentru că există și el pe pânză. Acest lucru s-a întâmplat și la Grupul Mass-Media al Forțelor Navale, fiecare dintre cei care formează întregul, contribuind la a-mi arăta, cu toată disponibilitatea și fără rețineri, imaginea ansamblului din care fac parte. Pentru că dacă vrei performanță de la oamenii cu care lucrezi, trebuie să le arăți imaginea întregului.

Această relație cu ceilalți a presupus o serie întreagă de experiențe fără de care viața mea ar fi fost mult mai săracă. Astfel, funcția de redactor pe care o am în cadrul Grupului Mass-Media și care a fost generatoarea unor experiențe unice și memorabile, poate fi așezată în jocul de puzzle al existenței mele. O piesă importantă dintr-un puzzle, în lipsa căreia, acesta nu ar fi ajuns, poate niciodată, să completeze și să desăvârșească o experiență de viață.

Totul în noi și în jurul nostru e schimbare. Frunza, piatra pe care calc, oamenii care îmi traversează drumul sunt mereu altfel sau mereu alții. Azi nu mai sunt ceea ce am fost ieri, mâine cu certitudine voi fi alta. Cu munca se întâmplă la fel. Evoluăm alături de ceilalți, trăind cu fiecare zi, experiențe noi, unice prin consistența lor, care ne

completează existența, mereu altfel, mereu altele. De unii dintre noi schimbarea ne găsește, de multe ori, nepregătiți, dar dispuși să o acceptăm, pentru că, vedeți dumneavoastră, problema nu e niciodată la noi, ci, întotdeauna la ceilalți..., la mine, însă, a fost altfel. Și acest lucru a fost posibil datorită șansei pe care am avut-o, aceea de a lucra în presa militară. Și de ce altfel? Simplu. Pentru că nimic nu este mai plăcut, mai frumos, mai plin de sens și esență, decât atunci când lucrezi cu sufletul.

Satisfacția profesională este atitudinea noastră față de muncă. Și cum munca are numeroase aspecte, și satisfacția se manifestă diferit. Oricine și-ar dori un loc de muncă ideal care implică iar aduce note mari la toate capitolele: să îi placă ceea ce face, să fie promovat imediat ce-și realizează obiectivele, să se bucure de recunoașterea meritelor, să lucreze într-un mediu modern, să se înțeleagă extraordinar cu șeful, iar colegii să fie tot atâția prieteni pentru el. Un loc de muncă ideal, am spus și poate că unii, în realitate, nu știu să existe un asemenea loc. Eu știu însă că răspunsul nostru la ceea ce oferă realitatea locului de muncă este o experiență personală, pentru că și bucuria lucrului bine făcut și aprecierea colegilor depind de felul cum

suntem fiecare dintre noi construiți, cum ne raportăm față de muncă. Altfel, vom resimți activitatea ca pe o povară, iar satisfacția nu va apărea probabil niciodată. Iar dacă aceste lucruri nu există, nimic nu te va salva de munca pe care n-o iubești sau de chinul de a face lucruri care nu-ți plac.

Soluția rămâne un loc de muncă potrivit, într-un bun echilibru cu celelalte surse de împlinire profesională, iar pentru mine soluția a fost și este Grupul Mass-Media al Forțelor Navale, poate și pentru că temperamental, prefer acțiunea și schimbarea de decor. Rezultatele pe care le primesc de la locul meu de muncă trec prin filtrul propriului sistem de valori, prin sita credințelor și principiilor mele

de viață. Dacă lucrezi cu oamenii, să scrii despre ei și despre ceea ce fac, să pui suflet, poate pentru că așa ești construit sau poate pentru că pur și simplu nu poți altfel, toate acestea te determină să spui că ai găsit un loc ideal de muncă, un loc al tău în care să te identifice cu tot și în tot ceea ce realizezi. Am eliminat cuvântul „trebuie” din lexicul meu. Îmi fac meseria de jurnalist, cât pot mai bine, din suflet. Și nu pentru că trebuie, ci pentru simplul fapt că așa simt. De aceea, m-am gândit de o mie de ori înainte să-mi aleg profesia, adică viitoarea haină de lucru. O haină pe care să-mi placă să o port zilnic, care să-mi vină bine și care să mă reprezinte fidel. Și am găsit-o fără să caut prea mult. Pentru

că atunci când simți că te identifice cu un anumit lucru, încerci să-l păstrezi cât poți mai mult.

Mărturisesc, însă, că am un regret, dar care nu m-a împiedicat nici o secundă să nu merg mai departe sau să nu realizez ceea ce îmi propusese de la început. Și anume, faptul că va trebui să părăsesc acest grup, în primăvara anului viitor. Un regret care se transformă în fiecare zi în speranță. Dar mai rămâne un lucru esențial, mai presus de orgoliul unicității noastre, cred că trebuie să stăa mândria de a fi lăsat urme, satisfacția că succesorul va fi găsit în poziția noastră un loc bun de construcție mai departe. Toți vom fi înlocuiți, mai devreme sau mai târziu. Dacă nu spunți că nu ați știut! Important este cum. ■

Așteptându-l pe Moș Crăciun



Foto: Bogdan Dinu

Praznicul Nașterii Domnului are pentru noi o importanță deosebită, fiind sărbătoarea familiei, a părinților, a bunicilor, a rudelor și în special a copiilor. De ce? Nașterea Domnului este mai ușor de înțeles. Ne putem da seama de înțelegerea Nașterii Domnului din folclorul românesc care este atât de bogat și zilele acestea, fiindcă angajează inima sinceră a celor mici și înțelepciunea celor bătrâni. Poporul nostru născut creștin, a păstrat gingășia, durerea, îngrijorarea Sfintei Familii, așa cum a fost cu două mii de ani înainte, fiindcă nașterea poporului român este aproape contemporană cu minunea din Betleem a venirii în lume a lui Dumnezeu în trup. Cel mai vechi și mai

autentic cuvânt al sărbătorilor de iarnă este Crăciunul, care înseamnă creație nouă, descoperire, uimire, mirare, înspăimântare dar și speranță, Cel vechi de zile (Danii VIII, 13), Creatorul (Facere 1).

Moș Crăciun este o realitate a copilăriei poporului nostru, un suspin, o dorință vie și o satisfacție desăvârșită, un izvor de creație literară cu adâncă sensibilitate, cu gust artistic muzical rezumat în colinde, o legitimație orară a evenimentului Nașterii lui Hristos. Pruncii colindători, înainte de a pleca să anunțe sosirea lui Dumnezeu – întrupat, se strâng, în cete, iau iertare unii de la alții și ascultă cu folos, ce se spune de Hristos. Și astfel, li se deschide orizontul

evenimentului nașterii: Magii steaua urmăresc, mergând ca să vadă, Îngerii din cer privesc, căutând imn de slavă ... Ei cred că Isus este cel veșnic, născut din Tatăl, este acel Moș Crăciun, adică o față a bunătății întruchipată pe pământ.

Mesele bogate din aceste zile, pregătite cu muncă și trudă, sunt, pe lângă o răsplătă și o mulțumire a sfârșitului de an și o bucurie a începutului Noului An. E sărbătoare și e joc în casa ta acum ... dar sunt bordeie fără foc și nu au Moș Crăciun, și acum te las, fii vesel de Crăciun, dar nu uita când ești voios, române să fii bun...

Mml Soare BONEA
Cercul Militar Constanța

VECHI PAVILIOANE NAVALE ROMÂNEȘTI ÎN LUCRĂRI STRĂINE

Comandor (r) **Neculai PĂDURARIU**

Cu rare excepții, articolele și cărțile de istorie ale Marinei Române publicate în țara noastră nu prezintă și pavilioanele, iar atunci când o fac, ilustrațiile sunt puține și, de regulă, doar alb-negru. Supunem atenției cititorilor, în ordine cronologică, pavilioanele navale românești care apar în lucrări publicate peste hotare începând din 1858.

1.Albumul pavilioanelor,ghidoanelor și flamurilor tuturor puterilor maritime, completat cu texte de M.A. Le Gras, ... , Paris, 1858.

Planșele prezentate în acest album, sunt dedicate Turciei și țărilor

dependente de ea la data tipăririi, așa cum se vede din reproducerile alb-negru alăturate. Întrucât ne interesează direct, pavilioanele I, II și III le reproducem și color, cu traducerea între ghilimele a textului franțuzesc și cu comentariile noastre acolo unde este cazul.

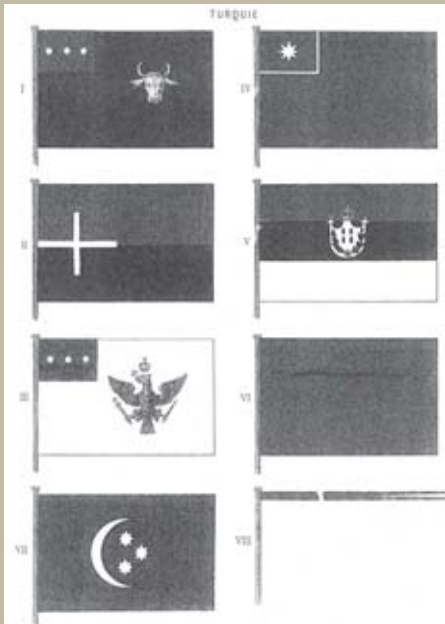
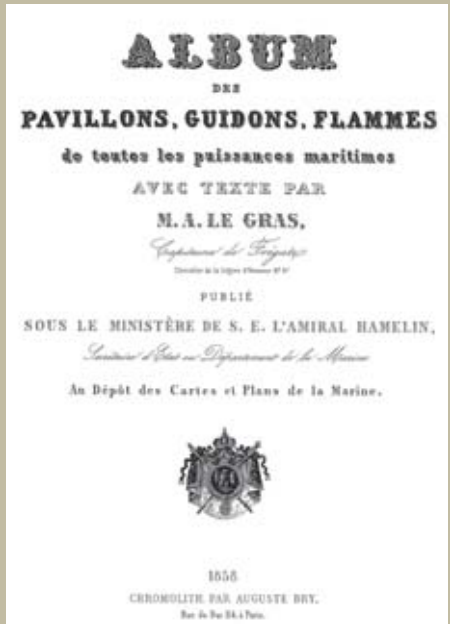
I. Moldova. „Moldova nu are marină de război. Acest pavilion este al celor câteva nave comerciale ce au armatori în portul Galați. Pavilionul milițiilor Moldovei este format din două benzi orizontale de culoare roșie (sus) și albastră și având capul de bour într-o tijă pe fond alb deasupra hampei, în partea superioară a lancei”.

II. Samos. „Navele de comerț ale principatului Samos poartă acest pavilion la pupa”.

Între 1854 și 1858, insula a fost cârmuită de diplomatul român Ion Ghica (1816-1897), numit „bei de Samos” (Nota autorului)

III. Valahia. (Țara Românească). „Navele de comerț ale principatului Valahiei poartă acest pavilion la pupa.”

NOTĂ. Autorul mulțumește domnului Reinhart Schmelzkopf, editorul revistei germane de istorie navală *Strandgut*, pentru materialele documentare pe care i le-a pus la dispoziție. ■



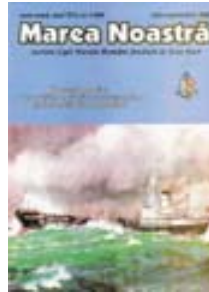
Apariții editoriale

Vă semnalăm apariția primului număr al *Almanahului Forțelor Navale 2007*, publicație editată în premieră de Statul Major al Forțelor Navale, o cuprinzătoare și detaliată radiografie a comandamentelor, marilor unități, unităților, structurilor logistice, instituțiilor de învățământ și de cultură din Marina Militară. Realizată în condiții grafice excelente de către Centrul Tehnic Editorial al Armatei, lucrarea este coordonată și prefațată de amiralul dr. Gheorghe Marin, șeful Statului Major General și va fi urmată de o ediție în limba engleză. Din conținutul dens în informații și bogat ilustrat al primului almanah al marinarilor militari vă recomandăm Istoricul Marinei Militare Române, Rolul, misiunile și Structura actuală a Forțelor Navale, Restructurarea și profesionalizarea în domeniul resurselor umane. De asemenea, sunt prezentate informații la zi despre învățământul și instrucția în cadrul Forțelor Navale, participarea acestora la acțiuni internaționale, programele majore de înțestrare, uniformele Forțelor Navale, precum și însemnele heraldice ale unităților de marină. Din cele 138 de pagini ale *Almanahului Forțelor Navale 2007* nu puteau să lipsească Muzeul Marinei Române și evident, Grupul Mass-Media al Forțelor Navale. *Almanahul Forțelor Navale 2007* vă stă la dispoziție și pe Internet la adresa www.fortele-navale.ro. (M.M.)



La Editura Cartea Universitară din București a văzut lumina tiparului lucrarea „*Constanța – port internațional. Comerțul exterior al României prin portul Constanța. 1878-1939*”, purtând semnătura doamnei dr. Mariana Cojoc. Actualmente conferențiar universitar dr. la Facultatea de Jurnalistică a Universității „Ovidius” din Constanța, autoarea are exercițiul cercetării științifice aprofundat în anii petrecuți, cu reală eficiență, ca muzeograf la Muzeul Marinei Române, acolo unde s-a distins atât prin abordarea minuțioasă a istoriei navale, prin contribuția notabilă la reușita unor manifestări științifice cu participare internațională, cât și printr-o activitate publicistică și editorială prolifică. Prin urmare, și teza de doctorat pe care a publicat-o sub acest titlu reprezintă, de departe, cea mai avizată și exigentă abordare a istoricului portului Constanța după 1990. Așa cum subliniază în Cuvânt înainte prof. univ. dr. Constantin Bușe, „*Autoarea a valorificat cu discernământ contribuțiile predecesorilor în ceea ce privește istoria Dobrogei, Constanței, comerțului exterior etc., a utilizat cu pricepere multitudinea de documente publicate și, mai ales, a adus la lumină și lansat în circuitul științific o cantitate considerabilă de date și informații de arhivă inedite. Lucrarea este impecabilă din punct de vedere al scriiturii, respectă și îndeplinește criteriile care stau la baza unei cercetări istoriografice serioase, constituie, în concluzie, o contribuție științifică remarcabilă asupra unei problematice importante din istoria modernă și contemporană a României.*” În cele cinci capitole sunt amănunțit analizate și argumentate cu date statistice dezvoltarea orașului-port Constanța și comerțul exterior al României prin principala poartă maritimă a țării între 1878-1914, evoluția și activitatea portului în timpul primului război mondial, comerțul exterior în perioada 1919-1928, efectele crizei economice dintre anii 1929-1933 și comerțul exterior în perioada 1934-1939. Documentele și planșele anexate certifică deopotrivă atât maniera elevată de abordare a unei problematice atât de vaste cât și diversitatea și originalitatea surselor investigate și exemplar valorificate. (M.M.)

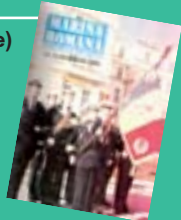
Semnal



Vineri, 3 noiembrie 2006, filiala Constanța a Ligii Navale Române a sărbătorit împlinirea a 15 ani de la reparația revistei *Marea Noastră*. Apărută în urmă cu 75 de ani la București, *România Maritimă și Fluvială* a fost organul de presă al Ligii Navale Române până la desființarea abuzivă a acesteia, în anul 1950. În anul 1934 și-a schimbat denumirea în *Marea Noastră* și împreună cu suplimentul *Marea Noastră pentru Tineret* a promovat o amplă campanie de sensibilizare a opiniei publice cu scopul apărării intereselor pe apă ale României și dezvoltării conștiinței maritime a românilor. După reînființarea Ligii Navale Române, publicația și-a reluat activitatea începând din anul 1991, primul redactor șef al noii serii fiind contraamiralul de flotilă în retragere Petre Zamfir, veteran de război. Participanții la adunarea festivă consacrată acestui important moment aniversar din viața presei dobrogene au remarcat diversitatea ariei tematice abordate cu profesionalism și pasiune de numeroși specialiști din toate domeniile conexe navigației, activităților portuare, învățământului de marină și ecologiei marine, precum și valoarea documentară a dezbaterilor găzduite număr de număr în paginile revistei, evaluate drept prețioase instrumente de lucru și baze de date pentru generațiile viitoare. Susținătorii voluntari și colaboratorii fideli au fost răsplătiți cu diplome de onoare de către viceamiralul (r) ing. Ilie Ștefan și contraamiralul (r) Petre George, actualul redactor șef al revistei *Marea Noastră*. (M.M.)

MARINA ROMÂNĂ ÎN TIMP

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



Acum 10 ani, nr.43 (decembrie) 1996. 1 Decembrie – Ziua Națională a României era evenimentul principal care și deschidea revista. Semnalăm în rubrica „Oamenii bătrânului fluviu”, aplicația cu trupe și trageri reale a Brigăzii Fluviale Maritime Tulcea, desfășurată în poligonul amenajat la Sfântu Gheorghe. Centrul de scafandri împlinea 20 de ani de la înființare, prilej pentru noi de a trece în revistă principalele momente care au marcat evoluția acestei mari unități. La rubrica „Vivat Academia” vă prezentăm un interviu cu dl. comandor Filaret Sântion, profesor în Academia Navală „Mircea cel Bătrân”, despre stagiul de practică efectuat de șase studenți ai academiei, pe nava-școală italiană *San Giusto*. În rubrica „Oaspeți în Marina Militară” aminteam vizitele ambasadorului Israelului, Excelența Sa, domnul Avraham Millo și delegației germane a Academiei Navale *Murwik*, în România. Continuam „Periplul Navei Militare *Midia* în jurul Europei (IX)” și încheiam cu „Noutăți din flotele maritime militare ale lumii”.



Acum 5 ani, nr.84, noiembrie 2001. După mai mult de doi ani de eforturi diplomatice, BLACKSEAFOR devenea realitate. Revenirea corvetei *Cam. Horia Macellariu*, în portul Mangalia, după participarea la prima activare a Grupării, a fost intens mediatizată în țară și reflectată și în paginile revistei noastre, la rubrica „Ecouri la BLACKSEAFOR. Reprezentare diplomatică și militară de succes a României de către corveta *Cam. Horia Macellariu*”. Vă prezentăm, într-o „Incursiune la Babadag”, asaltul infanteriștilor români în exercițiul româno-italian desfășurat la BIM. Relatam despre participarea ofițerilor dragoarelor de bază de la Divizionului de Nave Minare-Deminare, ca și observatori, la exercițiul multinational OPEN SPIRIT 2001, desfășurat în Estonia, prezentăm în articolul „Luptă navală pe Dunăre”, tragerile de luptă reale ale navelor Flotei Fluviale, în poligonul temporar de la Sfântu Gheorghe și continuăm serialul „Odiseea navei-școală *Constanța*” ajuns deja la episodul III, sub semnătura actualului redactor șef al GMMFN.



Acum 2 ani, nr.103(6)/2004. „Eveniment”, fregata *Regele Ferdinand* se întorcea din Marea Britanie după o perioadă de pregătire intensă, iar avizoul francez *EV Jacoubet* făcea escală la Constanța, într-o vizită de reprezentare în Marea Neagră. Despre cum va evolua politica Statelor Unite față de România, și alte subiecte sensibile aflăm într-un interviu realizat în exclusivitate cu ambasadorul Statelor Unite ale Americii în România, Excelența Sa Jack Dyer Crouch II. Relatam despre cea mai importantă descoperire submersă din ultimii 15 ani, recuperarea de către scafandri militari români a vestigiilor istorice din Marea Neagră și prezentăm reforma structurală a Forțelor Navale, în rubrica „Pavilion NATO”. (O.B.)

Precizări editoriale



Grupul Mass-Media al Forțelor Navale (GMMFN) contribuie prin mijloace specifice la îndeplinirea obiectivelor de imagine publică, informare internă a personalului și realizare a transparenței activităților Forțelor Navale. Reamintim cititorilor revistei *Marina Română*, că Grupul Mass-Media al Forțelor Navale realizează pe lângă această revistă, emisiunile de radio și televiziune *Scutul Dobrogei*. Emisiunea de televiziune *Scutul Dobrogei*, poate fi urmărită o dată la două săptămâni, duminică în intervalul 08.00 – 08.30 și în reluare, marți în intervalul 16.30-17.00 și joi între 00.00-00.30 pe postul TV Neptun. Emisiunea săptămânală de radio, *Scutul Dobrogei*, cu durata de 15 minute este difuzată pe postul Radio Constanța, miercuri de la 11.10. 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. 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, o stare de spirit a marinarului român. (M.E.)

Cu ocazia sfintelor sărbători ale Nașterii Domnului și Anului Nou Grupul Mass-Media al Forțelor Navale vă adresează dumneavoastră, colaboratorilor noștri fideli, cititorilor revistei Marina Română, ascultătorilor și telespectatorilor emisiunilor Scutul Dobrogei, precum și celor dragi multă sănătate, fericire și împlinirea tuturor aspirațiilor.
Fie ca Noul An 2007 să vă aducă noroc și prosperitate, fericire deplină și împliniri profesionale.

LA MULȚI ANI!

LUPII MĂRILOR

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

Orizontal: 1) Vestit general roman, care, atunci când a pășit pe pământul Egiptului a spus: „Alea jacta Est” („Zarurile au fost aruncate”) – Vestit pirat ce bănuia prin apele din jurul insulei Madagascar cu nava „Fancy” (Ciudata) și care-și luase porecla „Long Ben” (Ben Lunganul) pentru a-i induce pe adversari în eroare, întrucât era scund (Henry). 2) Unelte ca niște lănci, din bare metalice și cu vârfuri metalice, ca o săgeată, prinse cu frânhii lungi și groase, pentru vânarea balenelor – În fior! 3) Leșit din ritm! – Litere tipografice. 4) Măsură din mare! – Val, talaz. 5) Indică la busolă – Divinitate romană, protector al începutului și sfârșitului. 6) A spăla la vâsleași! – Vechi certificat de studii, în fizică, chimie și naturale din Franța – Platformă de construit și reparat nave în port. 7) Aptă pentru a încheia un contract de muncă naval cu un armator – Pofim la carenă! 8) Cum s-a soldat scufundarea pachebotului „Titanic” în anul 1912, în care au murit 1500 de oameni – Aiurit, cum a fost considerat piratul englez Francis Drake, când a traversat Oceanul Atlantic în decembrie 1577. 9) Una din fecioarele ce o slujeau pe frumoasa MENGLOD (Pașnica) – Argiloasă. 10) Zborul agitat al albinelor – Golf al Mării Mediterane, pe coasta de sud a Franței, la vest de delta Ronului. 11) Aronj și Kheyr,doi piraiți frați, denumiți „spaima mărilor”.

Vertical: 1) Din această țară asiatică, au plecat pe mările Sudului, piraiți „doamnei Wong” – Ca un pirat. 2) În ceață! – Făclie în mijloc! – Mică insulă în Indonezia. 3) Zer! – A (se) strica nava. 4) Veneau cu apă – În navă! – Trolu la început! 5) Menire pe care o aveau puraiți în acapararea navelor pline cu bogății – Aplecat în stânga! – Ține cercelul piratului. 6) Abis, hău de apă. 7) Tenis pe centru! – Pescuit. 8) Frumusețe ieșită din spuma mării – În partea opusă. 9) Ben...fără cap! (zeul mării) – Nimfă din Maria Roșie ce-i preschimba pe cei ce-o vizitau în pești și să-i obțină favorurile. 10) În brie! – „Tiranul din Sicilia, cel care ori de câte ori i se golea visteria, organiza expediții de jaf împotriva bogatelor coaste ale Etruriei. 11) Ambarcație cu doi arbori, pentru pescuit – Mus.

Dicționar: PCN, EIR, LION, RIOB, NAIS.

Ion BRINDEA

Rezolvarea careului din numărul trecut, NAVALA:

Orizontal: 1) CUIRASAT – LA. 2) RESAC – LACOM. 3) UD – MAHONA – A. 4) C – NAC – ICTER. 5) IMA – IN – UATA. 6) SAULE – ARMAT. 7) ARCA – PRIAM. 8) TRIREMA – RBA. 9) O – TSCD – MARI. 10) RA – ER – FENEC. 11) CINURI – EUE.

Vertical: 1) CRUCISATOR. 2) UED – MARR – AC. 3) IS – NAUCIT – I. 4) RAMA – LARSEN. 5) ACACIE – ECRU. 6) S – H – N – PMD – R. 7) ALOI – ARA – FI. 8) TANCURI – ME. 9) CATAMARANE. 10) LO – ETAMBREU. 11) AMARAT – AICE.

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.

Executăm
lucrările necesare
Ministerului Apărării

Realizăm
dtp și design
modern, tipar
și finisare
la standarde
superioare
de calitate



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
stampilele și sigiliile specifice
Ministerului Apărării

Ochiul Flotei



▲ 16 noiembrie 2006, corveta *Cam Eustațiu Sebastian*. Sosirea în portul Izmir unde s-au concentrat navele participante la exercițiul DÖĞÜ AKDENİZ 2006. În fundal fregata turcă *Goksu*.

Foto: Bogdan DINU

◀ 18 noiembrie 2006, corveta *Cam Eustațiu Sebastian*, Marea Egee. Instantaneu de pe puntea de comandă din timpul unui exercițiu de interogare a unei nave suspecte, rol jucat de corveta noastră. În prim-plan căpitanul Ioan Negru ofițer cu operațiile.

Foto: Bogdan DINU



▲ 5 noiembrie 2006, dragorul maritim *Lt. Dimitrie Nicolescu*, portul militar Constanța.

M.m. V Doina Cotoran la plecarea la exercițiul TURKISH MINEX 06.

Foto: Marian MOȘNEAGU

▶ 17 octombrie 2006, fregata *Regina Maria*, Marea Mediterană.

Mml Eugen Frangeti, șeful de echipaj, urmărind încheierea manevrei de realimentare pe mare, desfășurată cu tancul *Prometeus*.

Foto: Florin POPOACĂ



▲ 2 noiembrie 2006, NSSL *Constanța*, exercițiul EUXIN, Marea Neagră.

RHIB-ul fregatei *Regele Ferdinand* ajutând la eliberarea ancorei de o parâmbă metalică.

Foto: Bogdan DINU

