



Forțele Navale la exercițiul
DANUBE GUARD 07



www.fortele-navale.ro
MARINAROMÂNĂ
REVISTA FORTELOR NAVALE ROMÂNE
IULIE-AUGUST

Anul XVII Nr. 4 (120) 2007

**ZIUA
MARINEI ROMÂNE**



Ochiul Flotei



▲ 27 iunie, N.C. Mureș, Dunăre, km 840, exercițiul DANUBE GUARD 07. Președintele României, domnul Traian Băsescu, urmărind acțiunea remorcherului fluvial 310 implicat în stingerea unui incendiu.

Foto: Mihai EGOROV.

◀ 18 iulie 2007, NS Mircea, Marea Mediterană. Practică marinarească la bord. Deprinderea semnalizării cu pavilioane.

Foto: Bogdan DINU.



▲ 28 iulie 2007 Academia Navală „Mircea cel Bătrân”
Ministrul Apărării, Teodor Meleșcanu, amiralul Gheorghe Marin, șeful Statului Major General și contraamiralul de flotilă Dorin Dănilă, șeful Statului Major al Forțelor Navale, prezenți la festivitatea de absolvire a unei noi promoții de ofițeri și maiștri militari de marină.

Foto: Mihai EGOROV

► 12 iulie 2007, zona Poligonului Babadag. În tabăra de supraviețuire a infanteriștilor marini, se pregătește masa de prânz cu... ce au reușit să-și procure din zonă.

Foto: Codruț BURDUJAN



► 19 iunie 2007, NS Mircea, Marea Mediterană. Se leagă noi prietenii la bordul velierului românesc.

Foto: Bogdan DINU





Coperta 1: N.S. *Mircea* defilând
la festivitățile organizate de Ziuă
Marinei 2006.
(Foto: Robert Stoian)



Coperta 4: Studenta Raluca Radu
în așteptarea ordinului „Brațuți!”,
pe timpul marșului de instrucție și
reprezentare al N.S. *Mircea*.
(Foto: Bogdan Dinu)

SUMAR

ȘTIRI DIN FLOTĂ 4

PAVILION NATO Un examen finalizat cu brio 8

COOPERARE REGIONALĂ Aventuri pe Dunăre 10

INSTRUCȚIE Tabără de supraviețuire 20

INTERVIUL REVISTEI „Ești pe deplin operabil cu Forțele NATO, atunci când arăți și acționezi ca o forță NATO“ Interviu cu domnul amiral dr. Gheorghe Marin, șeful Statului Major General 22

AVIAȚIA NAVALĂ Aripi deasupra mării 28

DOSARUL REVISTEI Baza Navală 32

ALMA MATER O vară în Mediterană pentru cadeții români 46

PORTRET DE NAVĂ O incursiune în trecutul și prezentul NC Mureș 52

ANIVERSĂRILE MARINEI Din tradițiile Zilei Marinei Române 56



105 ani de sărbătorire a Zilei Marinei Române

2007 este primul an în care întreaga familie europeană sărbătorește alături de noi Ziua Marinei Române. Acest eveniment pe care îl aniversăm în vara caniculară a acestui an, 105 ani de la prima atestare a sărbătoririi Zilei Marinei Române, poate să pară o cifră mică în comparație cu vârsta planetei dar este o vârstă respectabilă când vorbim despre tradiții. Nu la foarte mulți ani de la înființarea marinei militare, tradițiile marinărești și-au ocupat locul pe care îl merită în conștiința națională a poporului român.

Deși bilanțurile se desfășoară de obicei la finalul anului, această sărbătoare oferă marinarilor militari un foarte bun prilej de a privi spre lunile care au trecut și la activitățile pe care le-au desfășurat până la acest moment.

Pentru că vremea a fost prielnică, pregătirea pe mare a început în acest an încă de pe 17 ianuarie și până în prezent, am reușit să ne realizăm toate obiectivele propuse. Întâmpinăm Ziua Marinei Române 2007 cu multe reușite profesionale: am desfășurat antrenamente și misiuni în condiții generale bune, coordonându-ne activitățile cu nave ale Poliției de Frontieră, inclusiv trageri de artilerie comune precum și lansări reale de rachete. Forțele Flotei s-au instruit în grupări neomogene pentru îndeplinirea misiunilor, inclusiv cu nave aparținând unor state membre NATO (SUA, Italia, Turcia, și grupări permanente NATO). Navele fluviale au reînceput să-și execute tragerile de artilerie cu armamentul de calibru mare după o nedorită pauză de patru ani. De data aceasta locul în care „aricii de foc” fluviali și-au exersat îndemânarea a fost, în premieră pentru acest tip de nave, „la mare”, în raionul Vadu-Midia.

În plan internațional, am participat la exerciții care au căpătat o anumită tradiție cum ar fi, BLACKSEAFOR, la care a participat Corveta 264 iar acum este în misiune Corveta 265, BLACKSEA PARTNERSHIP, la care a participat Corveta 265, MCM LIVEX la care au participat Dragoarele maritime 25 și 29. Ca o premieră, la începutul lunii mai, am participat cu fregata *Regina Maria* la exercițiul NIRIIS 2007, organizat de Marina Militară Elenă. Navele aparținând Grupărilor navale permanente ale NATO și de luptă contra minelor în Mediterană SNMCMG-2 și SNMG-2 au fost prezente



și în acest an în Constanța și au desfășurat exerciții comune cu nave aparținând Flotei.

Tot ca o premieră, pentru Forțele Navale Române se înscrie și participarea navelor fluviale, Monitorul 46 și Vedeta blindată 178, alături de N.C. *Mureș* și Remorcherul Fluvial 310 la exercițiul trilateral DANUBE GUARD 07 ce s-a desfășurat în luna iunie în zona Porțile de Fier 2, exercițiu încheiat cu un marș de instrucție la Novi Sad, Serbia.

În afara activităților de pregătire desfășurate cu nave românești sau străine care au vizitat România, fregata *Regele Ferdinand* care va participa în acest an la operația ACTIVE ENDEVOUR desfășurată de Alianța Nord Atlantică în Marea Mediterană, a fost certificată național nivel 1 în cadrul exercițiului CERTEX găzduit în Bulgaria în luna iunie de către o echipă de evaluatori români și străini ca etapă inițială înainte de afirmarea nivel 1 de către NATO. Experții Alianței vor evalua fregata pe timpul exercițiului NOBLE MIDAS 07 care se va desfășura în Croația, la sfârșitul lunii septembrie, perioadă care coincide cu stagiul navei în cadrul grupării NATO permanente din Mediterană SNMG-2. Această activitate încheie de fapt, faza I de evaluare, înainte de afirmarea navei în cadrul Alianței.

Vorbind despre evaluări, trebuie să reamintim și de detașamentul de forțe speciale al Centrului de Scafandri care la începutul verii a fost confirmat și a obținut un merituos calificativ „Foarte Bine. Pe timpul Evaluării „stăpânii adâncurilor” au demonstrat că sunt la fel de buni în apă,

aer sau pe uscat, reușind să îndeplinească obiectivele impuse de către organizatori.

Nu putem să vorbim despre participarea la misiuni internaționale fără a aminti de participarea navei școală *Mircea* la „Mediterranean Tall Ships Race 2007” în perioada iunie-august, în Marea Mediterană, cu efectuarea de escale în porturile Pireu (Grecia), Alicante (Spania), Barcelona (Spania), Toulon (Franța), Genova (Italia). La venerabila vârstă de 68 de ani *Mircea* s-a dovedit a fi încă unul dintre cei mai neobosiți „ambasadori” ai Forțelor Navale și ai României, dovedind pe deplin că este o navă „europeană”, în acest marș, la bordul său efectuându-și practica de vară 13 cadeți din șapte țări europene.

În consens cu cerințele operaționale și tradiția aviației maritime, în acest an, Forțele Navale au fost dotate cu primul elicopter din cele trei ce vor fi utilizate în cadrul misiunilor și exercițiilor la care vor participa fregatele românești. În cursul acestui an va intra și cel de al doilea, urmând ca în anul 2008 „echipa” să fie completată odată cu primirea celui de al treilea cu capacități complete de luptă pe mare.

Toate aceste participări demonstrează că acum, la 105 ani de la prima sărbătorire a Zilei Marinei Române, navele la al căror catarg flutură tricolorul românesc onorează pe deplin tradițiile înaintașilor și întâmpină această zi cu aceeași mândrie ca și la 15 august 1902.

La ceas aniversar aduc un omagiu celor care ne-au precedat, pentru inestimabila moștenire transmisă. De asemenea, le mulțumesc și îi felicit pe toți cei care își desfășoară activitatea în Forțele Navale pentru eforturile depuse până în prezent, iar celor care sunt cu fapta sau cu inima alături de valorile și tradițiile marinărești le transmit un sincer mesaj de apreciere și le urez multă sănătate.

În spiritul tradiției marinărești, moștenite din perioada romantică a navigației cu vele, doresc tuturor slujitorilor mării ca vântul să le fie prielnic spre devenirea lor profesională și succes deplin Forțelor Navale Române.

VÂNT BUN DIN PUPA!

Contraamiral de flotilă
Dorin Dănilă

Șeful Statului Major al Forțelor Navale



Foto: Valentina Leahu

În perioada 30 iulie-21 august se desfășoară prima etapă a celei de-a șaptea activări, august 2007, a Grupului de Cooperare Navală în Marea Neagră, Blackseafor. Forțele Navale Române sunt reprezentate de corveta *Contraamiral Horia Macellariu*, alături de care participă nave aparținând statelor riverane Mării Negre: nava de debarcare Azov (Federația Rusă), nava de comandament *Slavutich* (Ucraina), corveta *Smeli* (Bulgaria) și fregata *Sali Rheis* (Turcia), nava comandant a Grupării. Pe durata instruirii în comun, navele vor executa exerciții de luptă antiaeriană și împotriva navelor de suprafață, manevre și evoluții conform procedurilor NATO/PfP, exerciții de comunicații, de căutare și salvare pe mare, de luptă împotriva minelor, pentru menținerea vitalității navelor și de control a unei nave suspecte. Itinerariul Grupării Blackseafor cuprinde escale în porturile Golcuk (Turcia), Varna (Bulgaria) și Constanța. **(M.E.)**

În perioada 9-13 iulie Grupul de Nave Logistice de la Tulcea, în formație completă, a desfășurat activități standard de instrucție și evaluare pe Dunăre. Organizarea pazei pe brațul Sfântul Gheorghe la km. 100, mascarea navelor, salvarea unei nave aflată în pericol, sunt câteva din misiunile pe care marinarii fluviali le-au executat. Chiar dacă fără muniție de manevră, navele logistice au simulat respingerea atacului scafandrilor de luptă și a aviației inamice, manevra navei pentru evitarea atacului grupelor de cercetare-diversiune, menținerea vitalității navei, remorcarea, salvarea oamenilor căzuți la apă. De asemenea marinarii militari de la bordul navei de comandament *Fortuna* au simulat un atac chimic și biologic în urma căruia s-a trecut la decontaminarea navei cu mijloacele bordului. Deși o parte dintre nave sunt încadrate doar cu câte trei sau patru marinari, remorcate de celelalte surate sau absolvite de exercițiile mai dificile ele au reușit să își ducă la bun sfârșit misiunile. **(M.S.)**



Foto: Olivia Bucioacă

Scafandrii militari români au fost implicați, în perioada 2-17 iulie, într-o activitate de cooperare cu o grupă de scafandri ai Centrului de Scafandri din Toulon, Franța. Militarilor francezi le-au fost prezentate misiunile, dotările și organizarea Centrului de Scafandri, laboratorul hiperbar, navele din cadrul Divizionului 175 Nave Scafandri și o expoziție cu echipamentul din dotarea Grupului Naval al Forței pentru Operații Speciale, al Grupului de Scafandri de Luptă, al scafandrilor deminori și al celor de mare adâncime. Pe parcursul celor 2 săptămâni militari ai Grupului Scafandri de Luptă și deminori au desfășurat împreună cu scafandrii francezi misiuni de scufundare cu alimentare de la suprafață la 45 de metri în cadrul laboratorului hiperbar, scufundări în raionul Agigea cu echipament cu circuit deschis și căutarea unei mine cu sonar, căutarea și cercetarea unei epave la Vama Veche, scufundări cu echipament cu circuit închis și semiînchis din dotarea scafandrilor deminori. **(M.S.)**



Foto: Cristian Spătaru



Foto: Valentin Cioabă

În a doua jumătate a lunii septembrie, fregata *Regele Ferdinand* va participa la un stagiul de pregătire în cadrul Grupării Permanente NATO din Mediterană, SNMG-2. Stagiul va fi urmat de participarea la exercițiul NOBLE MIDAS 07, din Croația, acolo unde nava va fi supusă evaluării, de către specialiștii NATO, pentru obținerea nivelului I de interoperabilitate. În perioada 15 octombrie – 15 noiembrie, fregata *Regele Ferdinand*, va participa la operația ACTIVE ENDEAVOUR, o operație inițiată și condusă de Alianța Nord Atlantică în scopul descurajării acțiunilor teroriste, desfășurată în Marea Mediterană. Fregata *Regele Ferdinand* a mai participat la această operație în anul 2005, atunci când a fost prima misiune reală desfășurată de Forțele Navale după cel de-al doilea război mondial. **(M.E.)**



Foto: Bogdan Dinu



Foto: Codruț Burdujan

Comandantul Armatei Elveției, generalul-locotenent Christophe Keckeis, a efectuat o vizită oficială în România, la invitația șefului Statului Major General, amiralul dr. Gheorghe Marin. Programul a cuprins întâlniri și convorbiri oficiale la Comandamentul Flotei, precum și vizitarea unor obiective militare, culturale și turistice. Pe timpul discuțiilor oficiale, Șeful Statului Major General, amiralul dr. Gheorghe Marin a prezentat oaspetelui elvețian elemente definitorii ale Strategiei de Transformare a Armatei României, probleme vizând experiența României în calitate de membru NATO și aspecte privind rolul și locul României ca factor de stabilitate în Balcanii de Vest. Cei doi lideri militari au făcut un schimb de opinii cu privire la procesele de reformă și modernizare a celor două armate și identificat noi forme de cooperare la nivel militar între România și Elveția. **(M.S.)**

Sâmbătă 28 iulie, pe platoul din incinta Academiei Navale *Mircea cel Bătrân*, a avut loc festivitatea de absolvire a promoției de ofițeri de marină militară și comercială din cadrul academiei, precum și cea de maiștri militari a Școlii Militare de Maiștri Militari a Forțelor Navale „Amiral Ion Murgescu”. Cu această ocazie a avut loc și înaintarea la gradul de aspirant a absolvenților anului IV, promoția „Integrare europeană 2007”. La momentul unic din viața tinerilor ofițeri și maiștri militari, au fost alături de ei, ministrul Apărării, Teodor Meleșcanu, șeful Statului Major General, amiralul dr. Gheorghe Marin, șeful Statului Major al Forțelor Navale, contraamiralul de flotilă Dorin Dănilă, comandanții unităților din Forțele Navale, oficialități civile, reprezentanți ai asociațiilor cadrelor militare în rezervă și în retragere, rude și prieteni. Au fost declarați șefi de promoție: aspirant ing. Datcu Gheorghe Ionuț-Laurențiu, șef de promoție pe Academia Navală, absolvent ing. Ionichi Mihai Livia, Facultatea de Marină Civilă și maestru militar clasa a V-a Strat Alexandru Ionuț, Școala Militară de Maiștri a Forțelor Navale). **(M.E.)**

Viceamiralul Wolfgang E. Nolting în România

Mihaela SECELEANU

Viceamiralul Wolfgang E. Nolting, șeful Statului Major al Forțelor Navale al Republicii Federale Germania, a efectuat în perioada 27 – 29 iunie, o vizită în țara noastră la invitația omologului său român, contraamiralul de flotilă Dorin Dănilă. La Constanța oaspeții au fost primiți la Comandamentul Flotei unde au purtat discuții referitoare la stadiul procesului de reformă în Forțele Navale Române și măsurile adoptate pentru creșterea interoperabilității cu forțele navale din țările NATO, participarea la exerciții multinaționale și operația ACTIVE ENDEAVOUR, contribuția Forțelor Navale Române în cadrul procesului de creștere a cooperării, încrederii și stabilității în zona Mării Negre și la Proiectul Regional privind Controlul Traficului Maritim. „Pentru noi Germania este una dintre țările cu care dorim să dezvoltăm relațiile în perspectivă și vrem să ținem cont de experiența deosebită pe care o au în domeniul luptei împotriva minelor, în domeniul EOD, al pregătirii ofițerilor, maistrilor militari, sergenților și gradaților voluntari din marina germană. Am mai avut cooperări cu Forțele Navale din Germania, o dovadă a bunelor relații dintre noi fiind chiar prezența la Constanța a fregatei Sulzbach-Rosenberg ce face parte din Gruparea Navală Permanentă de Luptă împotriva Minelor a NATO în Mediterană (SNMCMG-2), în perioada 29 iunie - 3 iulie”, a declarat șeful Statului Major al Forțelor Navale, contraamiralul de flotilă Dorin Dănilă.

În timpul întrevederilor au mai fost dezbătute stadiul și evoluția relațiilor bilaterale, posibilitățile de dezvoltare a cooperării în domeniul instruirii forțelor și personalului precum și derularea noilor proiecte majore de dotare ale Forțelor Navale Române.

Viceamiralul Wolfgang E. Nolting s-a arătat impresionat de schimbările prin care a trecut țara noastră în ultimii 17 ani. „Mă aflu la Constanța ca urmare a unei vizite oficiale pe care o efectuez în Forțele Navale Române, la invitația contraamiralului de flotilă Dorin Dănilă și am încercat să identificăm modalități de cooperare referitoare la provocările care ne așteaptă în domeniul naval. Suntem interesați de colaborarea cu Forțele Navale Române în foarte multe domenii cum ar fi învățământul de marină și stagii de practică, lupta împotriva minelor, de schimbul de experiență în general. Eu personal am mai fost în țara dumneavoastră la începutul anului 1990 iar în urma vizitei mele, astăzi în unitățile Forțelor Navale Române, am constatat mari schimbări. România

a făcut pași uriași în domeniul dezvoltării acestei categorii de forțe, la nivelul dotării dar și a ideologiei. Am văzut că știți cum să cooperați cu parteneri din celelalte state și cred că trebuie să lucrăm împreună, să ajungem la idei comune în ceea ce privește provocările viitorului cu care ne confruntăm. Trebuie să ne aliniem cu toții standardelor NATO dar să nu uităm nici de concepția Uniunii Europene. Consider că Forțele Navale Române sunt conștiente deja de nivelul la care se află, domeniile în care sunt interoperabile și cele care se confruntă cu lipsuri. Principalele noastre discuții s-au axat însă pe coperare bilaterală, între Forțele Navale Române și cele germane și pe schimbul de experiență. Noi acționăm pretutindeni și partea română s-a arătat interesată de împărtășirea experienței noastre. Am discutat chiar despre ambarcarea unor cadeți și ofițeri români pe navele MCM, dar și despre posibilitatea instruirii studenților de la Academia Navală de către profesori germani.”

Pe parcursul celor 2 zile, delegația germană a mai vizitat fregatele Regele Ferdinand și Regina Maria, Centrul de Scafandri, Academia Navală „Mircea cel Bătrân” și alte unități aparținând Forțelor Navale Române din garnizoanele București, Constanța și Tulcea.



Foto: Cristian Spătaru



Foto: Valentin Ciobărcă



Foto: Cristian Spătaru

Ziua Marinei Române



Tradiționala sărbătoare a Zilei Marinei Române, la care, dintotdeauna, cetățenii acestei țări și întreaga armată v-au fost alături din tot sufletul, cu multă dragoste, oferă Statului Major al Forțelor Aeriene, mie personal, plăcutul prilej de a vă adresa un călduros salut prietenesc, camaraderesc și sincere felicitări.

Categorie de forțe puternică și echilibrată, suplă și judicios structurată, dotată cu tehnică de luptă performantă, Marina Militară s-a afirmat în exerciții și aplicații multinaționale, a

demonstrat că reprezintă o componentă de elită a Armatei României.

Având ca fundament glorioase tradiții, Marina Militară de astăzi este pregătită să facă față cu succes noilor misiuni impuse de statutul României de țară membră a Alianței Nord-Atlantice și de membră a Uniunii Europene. Prin acțiunile constante vizând consolidarea și perfecționarea cooperării cu Forțele Navale aliate și cu cele ale statelor din vecinătatea Mării Negre, dumneavoastră, marinarii militari, aduceți o contribuție deosebită întăririi prieteniei, bunelor relații și încrederii reciproce între noi și vecinii noștri.

Prin pasiune și eforturi laudabile, prin stăruință și receptibilitate la nou, prin aplecare spre însușirea celor mai recente descoperiri și perfecționări în domeniu, bravii marinari reprezintă cu cinste și onoare țara și armata peste hotare, contribuind astfel la afirmarea imaginii României în lume. La bordul modernelor fregate *Regele Ferdinand* și *Regina Maria*, pe ape și pe uscat, oriunde i-a chemat datoria, marinarii militari și-au probat profesionalismul și cutezanța, disciplina și spiritul de echipă, abnegația și patriotismul.

Evoc, și cu acest moment aniversar, raporturile camaraderesti dintre aviatori și marinari, colaborarea existentă între statele noastre majore, sprijinul reciproc în demersurile ce le întreprindem pentru a ne afirma cu și mai multă responsabilitate ca forțe operaționale cu o deosebită capacitate de reacție, de a fi, permanent, la înălțimea încrederii acordate.

Cu prilejul Zilei Marinei, vă adresez dumneavoastră, tuturor militarilor aflați sub semnul ancorei, precum și celor care, prin profesie, aspirații și vocație, sunteți legați sufletește de Forțele Navale, sau de îndeletnicirile specifice mării și fluviului, sincerele mele felicitări și urări de noi împliniri și succese în tot ceea ce întreprindeți!

SFÂNTA FECIOARĂ MARIA, protectoarea dumneavoastră, a tuturor, să vă însoțească și să vă ocrotească, oriunde veți fi!

La mulți ani și bun cart înainte!

Șeful Statului Major al Forțelor Aeriene
General-locotenent **Constantin CROITORU**



Dubla sărbătoare de la 15 august – Ziua Forțelor Navale și sărbătoarea ortodoxă a Sfântei Marii - este dovada de nezdruncat a continuității și temeiniciei dăinuirii celor două instituții fundamentale, Biserica și Armata, care ocrotesc atât spiritul, cât și liniștea și pacea poporului român. Această zi reprezintă pentru marinarii militari un moment propice de bilanț, de rememorare a principalelor repere istorice care au marcat evoluția acestei categorii de forțe, dar și un prilej de identificare a noilor orizonturi, astăzi când România face parte din structurile militare euro-atlantice.

În prezent Forțele Navale parcurg, asemenea întregii armate române, un amplu proces de reorganizare și înzestrare pe multiple planuri, în vederea atingerii parametrilor operaționali similari celor ai armatelor moderne. Succesele obținute de Marina Militară, în instruirea și în îndeplinirea misiunilor încredințate, sunt deopotrivă contribuții importante la întărirea prestigiului Armatei României și motivația respectului și prețuirii ce vi le purtăm.

Cu prilejul aniversării Zilei Forțelor Navale, vă rog să-mi permiteți să vă adresez călduroase felicitări pentru contribuția adusă în slujba armatei și poporului român, multă sănătate, bucurii și împliniri alături de cei dragi.

Vânt bun din pupa și LA MULȚI ANI!

Șeful Statului Major al Forțelor Terestre
General - locotenent **dr. Teodor FRUNZETI**

Un examen finalizat cu brio

Fregata „Regele Ferdinand” a fost declarată interoperabilă

Mihaela SECELEANU

La 9 septembrie 2004, în Baza Navală Nelson din Portsmouth Forțele Navale Române făceau cel dintâi pas concret pe drumul NATO. Mă refer la prima achiziție cu tehnică adaptată spațiului, timpului și rolului pe care îl avem: o țară membră NATO într-o eră NATO. Fregata *Regele Ferdinand*, o navă care, la timpul respectiv a dat naștere la numeroase speculații și suspiciuni referitoare la calitățile și fiabilitatea sa, intra în dotarea Forțelor Navale Române. De atunci însă au trecut trei ani iar *Regele Ferdinand*, în vârstă de 21 de ani, nu i-a dezamăgit pe marinari. De la venirea în țară, nava nu a avut timp să lăncezească la cheu ci dimpotrivă, fie vară fie iarnă, pe soare sau pe furtună, ea s-a avântat mereu în larg pentru a-și demonstra calitățile și pentru ca marinarii să o cunoască mai bine.

Timp de doi ani, fregata *Regele Ferdinand* a fost prezentă la numeroase exerciții de cooperare națională și internațională, în octombrie 2005 desfășurând prima misiune sub comandă NATO prin participarea la operația ACTIVE EDEAVOUR, o operație inițiată și condusă de Alianța

Nord Atlantică în scopul descurajării acțiunilor teroriste, desfășurată în Marea Mediterană. Și iată că a sosit timpul evaluării și al certificării navei și al echipajului în vederea stabilirii interoperabilității, pentru că trebuie să fie în măsură să participe la exerciții planificate a fi executate în comun cu statele membre NATO, dar și la misiuni în grupări navale sub comandă aliată.

Fregata *Regele Ferdinand* mai are un hop de trecut: evaluarea NATO nivelul I interoperabilitate în cadrul exercițiului NOBLE MIDAS, în Croația. Pentru acest pas însă era

nevoie ca înșiși specialiștii noștri să o declare pregătită să desfășoare misiuni alături de parteneri NATO și să îi acorde certificarea națională nivel I interoperabilitate. Astfel, timp de 5 zile, în perioada 18-22 iunie, în portul Burgas și apele bulgărești ale Mării Negre s-a desfășurat exercițiul CERTEX 2007 în cadrul căruia fregata *Regele Ferdinand* și fregata bulgărească *Draski*, nave supuse evaluărilor naționale, au desfășurat misiuni în comun alături de două fregate, două corvete, două VPRuri, un submarin și două aparate de zbor Suhoi 25 din Bulgaria, Italia și Grecia.

Alături de specialiștii români din Statul Major al Forțelor Navale și din Centrul de Instruire, Simulare și Evaluare, la bordul fregatei românești s-a aflat și o echipă formată din trei evaluatori NATO care au urmărit organizarea exercițiului și aplicarea procedurilor dar și cum se realizează evaluarea de către specialiștii români care, în urma acestei activități, urmează să primească certificate de evaluatori NATO. Aceeași echipă NATO va completa comisia de evaluare care va fi prezentă pe puntea lui *Ferdinand* în toamna acestui an, comisie formată de data aceasta din 7 evaluatori între care se va afla și un român.

Pe parcursul celor 5 zile, activitățile în vederea certificării fregatei românești s-au desfășurat pe două module: cel dintâi a presupus evaluarea la cheu, timp în care s-au examinat cunoașterea procedurilor prin interviu în limba engleză dar și verificarea materialelor pentru activități, respectiv remorcaj și aprovizionare pe mare. Cea de a doua etapă a inclus activități practice în larg, pe parcursul cărora s-au evaluat proceduri de operare în cadrul grupului tactic, în conformitate cu standardele NATO. Marinarii români, împreună cu partenerii lor din celelalte țări, au desfășurat proceduri de convoiere sub dragă și lupta în trei medii, precum respingerea aviației, lupta unei formații omogene compusă din 4 fregate și două corvete împotriva submarinului bulgăresc SSK SLAVA, și lupta împotriva navelor de suprafață, respectiv a două VPR-uri bulgărești. De asemenea, fregatele *Ferdinand*, *Draski* și *ITS Grecale* au desfășurat operațiuni de interdicție maritimă, pe parcursul cărora au executat interogarea navei suspecte din raion, cele două nave supuse evaluării primind misiunea, ca succesiv, să execute misiuni de boarding, inspecția navei. Ultima activitate de evaluare

a constat în executarea unei trageri asupra țintei ancorate, cu navele dispuse în formație de șir. Fregata *Regele Ferdinand* a executat tragerea cu calibrul 76 de mm: trei lovituri, trei în țintă. Până acum totul s-a desfășurat bine dar, potrivit comandantului navei, căpitan-comandorul Marian Săvulescu, mai sunt domenii în care trebuie accentuată pregătirea. „Avem nevoie de o pregătire de specialitate în zona efectuării boardingului și de o calificare națională, deoarece comandantul nu este calificat să își însoțească echipa de boarding. Astfel de misiuni le desfășoară specialiștii pe care îi regăsim la scafandri și la Batalionul de Infanterie Marină. Avem o colaborare începută cu infanteriștii marini alături de care am desfășurat misiuni pe mare în perioada 10 -12 iulie. Ei au venit cu o echipă de boarding și am efectuat un antrenament în comun, pentru că fiecare domeniu are specialiștii lui. Mai avem probleme de asigurare, și aici vorbesc despre documente nautice la scară mare, planuri ale porturilor în care intrăm. În Bulgaria, am avut ocazia să ne antrenăm în condiții reale cu un submarin, cu alte nave de suprafață și cu forțele aeriene. Exercițiile au fost îndeplinite cu succes,

ceea ce înseamnă că suntem pregătiți pentru misiuni reale impuse de NATO. Suntem în această formulă de trei ani, am participat la diferite stadii de pregătire pentru a face față unor misiuni reale. În momentul de față ne aflăm în faza finală a pregătirilor pentru a participa la NOBLE MIDAS, un exercițiu deosebit de important pentru noi ce va avea loc în nordul și centrul Mării Adriatice. Până la plecare activitățile sunt multe iar timpul este relativ scurt. Sperăm ca până până atunci ele să fie îndeplinite.”

CERTEX 07 s-a dovedit a fi un bun prilej de pregătire în comun a unor forțe neomogene multinaționale pentru lupta în trei medii: aer, apă și sub apă. Un examen finalizat cu brio în urma căruia fregata *Regele Ferdinand* a fost declarată pe deplin interoperabilă pentru acest gen de misiuni, cu nave aparținând Alianței Nord-Atlantice. Acum pe marinarii de la bordul lui *Ferdinand* îi așteaptă o nouă încercare: NOBLE MIDAS 07, un exercițiu ce se va desfășura la începutul lunii octombrie în Croația și la care *Ferdinand* va fi din nou supus evaluării, de data aceasta numai de către specialiștii NATO pentru nivelului I de interoperabilitate. ■



Foto: Bogdan Dinu



Forțele Navale la exercițiul DANUBE GUARD 07 AVENTURI PE DUNĂRE

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

În perioada 25-29 iunie s-a desfășurat exercițiul trilateral DANUBE GUARD 07, la care au participat forțe din România, Bulgaria și Serbia. La exercițiul organizat și condus de Comandamentul 2 Operațional Întrunit „Mareșal Alexandru Averescu”, în acest an, au participat 2000 de militari și civili, din care aproximativ 700 români, 10 avioane și elicoptere, 20 de nave și ambarcațiuni rapide precum și circa 200 de mijloace de transport și echipamente speciale.

Jurnal de călătorie

Aventura marinarilor fluviali la DANUBE GUARD 07 a început în dimineața zilei de joi 14 iunie, atunci când cele patru nave participante – nava de comandament *Mureș*, remorcherul fluvial 310, monitorul *Ion C. Brătianu* (46) și vedeta blindată *Opanez* (177) au părăsit locurile de staționare permanente din Brăila, îndreptându-se spre raionul de desfășurare a exercițiului, aflat undeva în zona kilometrului 831. Deși navele trebuiau să ajungă inițial pe data de 20 iunie în raion, ele au plecat mai devreme din Brăila, pentru a evita

anumite neplăceri cauzate de scăderea Dunării și a avea timp de rezervă.

Chiar dacă activitățile desfășurate de Forțele Navale în perioada 14-28 iunie au fost numeroase, personalul Grupului Mass-Media a încercat și reușit să acopere o parte din acestea. Nu am putut fi peste tot, pentru că atât numărul celor din redacție cât și dotarea tehnică ne impun anumite restricții. Totuși, o

Căpitanul Mirocea Târhoacă, comandantul N.C. Mureș, pe puntea de comandă a navei.



echipă a GMMFN s-a ambarcat la bordul N.C. Mureș, fiind prezentă pe Dunăre, pe întreaga perioadă a exercițiului.

Punctul de plecare, l-a constituit chiar locul de staționare, în Brăila, undeva la km 170,2, în ziua respectivă marșul fiind planificat a se desfășura până undeva spre km 375. Trebuie menționat faptul că navele nu au mai executat astfel de marșuri din 2002, N.C. Mureș și din 2004, navele din cadrul Divizionului 67 NPA. Cotele în scădere ale Dunării au impus multă atenție din partea comandanților și a timonierilor precum și anumite măsuri de siguranță, care s-au dovedit mai mult decât salutare. Cea mai eficientă s-a dovedit prezența la bordul N.C. Mureș a unui pilot, comandant de remorcher de la NAVROM Galați, om cu experiența navigației pe fluviu care a avut rolul de a prezenta comandantului navei și timonierului cea mai bună rută pentru a nu exista pericolul punerii pe uscat. Dacă anul trecut inundațiile din țară au distrus parte din localitățile aflate de-a lungul Dunării, anul acesta seceta a făcut ca apele să scadă cu fiecare zi, existând locuri în care atenția trebuie să fie dublată de o cunoaștere bună a Dunării.

Despre navigația de pe Dunăre s-a spus mereu că este o artă și totuși că este

ușor să te deplasezi pe șenalul navigabil, să acostezi cu prova în mal și în ziua următoare să o iei de la capăt. Da, poate că este ușor când treci prin aceleași sectoare de mai multe ori, când rutiera este actualizată și semnele apărute peste noapte nu-ți pun probleme. Când însă navele execută astfel de marșuri la intervale foarte mari de timp și când cursul Dunării este foarte scăzut, fiind nevoit parcă să faci slalom printre dunele de nisip, totul este dificil, și după ce am văzut ca simplu privitor în zilele marșului pare mai mult decât o artă.

S-a navigat în formație cu navele Divizionului 67 NPA, la câțiva kilometri în prova, urmate apoi de N.C. Mureș și de „copilul” acesteia, RF 310, nava cu viteză cea mai mică dintre cele patru. Ușor, ușor, înghițim kilometri, aspectul interior și mai ales condițiile de la bordul navei, ducându-ne mai degrabă în timp, atunci când N.C. Mureș era nava prezidențială. Îndrumat de pilot, timonierul caută să mențină nava pe drumuri unde să aibă cel puțin 2 m de apă sub chilă. Efectele secetei au fost vizibile la maluri unde diferența între nivelul din 2006 și cel de acum era mare. Traficul a fost destul de dens în zona podurilor Giurgeni-Vadu Oii și Cernavodă, funcție de punctul de întâlnire cu acestea, fiind aplicată regula „dreapta-dreapta” sau cea a „austecului”, lucruri familiare oamenilor bătrânului fluviu. Funcție de reperele de pe mal sau de geamandurile existente pe Dunăre, s-a actualizat în permanență rutiera; urma și un drum de întoarcere și poate alte marșuri spre aceste zone iar informațiile vor fi atunci utile. Și dacă în noiembrie 2006, pe timpul marșului cu NC Siret, la Sfântu Gheorghe, la exercițiul Euxin 06, nu am văzut decât o lebedă și câțiva pelicani care i-au împiedicat pe marinarii fluviali să-și desfășoare tragerile, în prima zi a marșului, la fel ca și în celelalte de altfel, am putut să admirăm adevărate

colonii de pelicani și cormorani. Aventura primei zile de marș pe Dunăre, s-a încheiat aproape de ora 19.30, atunci când navele au ancorat la km 380, undeva în zona Călărași – Silistra.

Ziua a doua a marșului a însemnat parcurgerea a 210 km în 16 ore. După cotele Dunării, scoase de cei de la bord de pe Internet (folosind un sistem de telefonie, cu ajutorul căruia am putut trimite și noi fotografii pentru site-ul SMFN, solicitând apoi și noi un astfel de sistem), au fost două zone în care dacă apele ar fi continuat să scadă exista pericolul ca N.C. Mureș (nava cu cel mai mare pescaj dintre participante, 2,4 m) să fie în imposibilitatea de a mai continua drumul. Folosindu-se de experiența pilotului, comandantul navei și timonierul au ales ruta cea mai bună și nava a depășit în siguranță punctele critice. Cu certitudine, nava ar fi navigat până la punctul stabilit și fără ajutorul pilotului; ar fi intervenit atunci un timp mai mare de deplasare, pentru că au fost zone în care am depășit convoaiele de barje, bazându-ne pe informațiile furnizate de el, referitor la nivelul apei.

Căpitanul Mirocea Târhoacă, comandantul N.C. Mureș: „Dificultățile au fost pe zona de navigație. Neavând o sondă ultrason performantă pentru a măsura adâncimea apei precisă, am mers uneori cu teamă. Au apărut și anomalii în receptarea semnalului sondei care ne indica apă mare când ea era mică și invers, aparatura având totuși 20 de ani. Am avea nevoie de un sistem de radar performant, care să ne ofere informații precise pe distanțe scurte 4-5 km, ar fi util un sistem de hărți electronice ale șenalului pe Dunăre, pe care le-am putea actualiza la diferite marșuri. Semnalizarea Dunării se schimbă și se actualizează foarte des. Am avut informații scoase de pe Internet de 1-2 zile iar pe teren, nu au mai corespuns,

fiind alte elemente. Dunărea își schimbă des cursul, au fost cazuri când față de marșul din 2002 din aceeași zonă, cursul Dunării a fost schimbat cu 15-50 m.”

Spre dezamăgirea noastră, orașele și localitățile cochete se aflau pe malul bulgăresc și nu la noi. În ziua a doua a marșului, terminată undeva spre ora 22, ne-au atras atenția clădirile acoperite cu olană roșie din orașul Toutrakan, aflat vizavi de Oltenița (locul de naștere al N.C. Mureș), orașul Sviștovka, dar și podul Prieteniei, Giurgiu-Ruse, acolo unde căutând cu privirea „nitul de aur”, medicul Secției 329 Logistică, Bogdan Mândița, a făcut cunoștință cu un botez pe Dunăre – o găleată cu apă. Și dacă la interior, în cabina de marș a N.C. Mureș, cu aerul condiționat în funcțiune, temperatura s-a menținut până la 28°, pe punțile navei ea depășea 33°. Avea să fie doar începutul perioadei de caniculă. O pală de vânt izbucnită de nicăieri, ne-a îngreunat deplasarea, aducând cu ea rafale de ploaie, în timp ce fulgerele brăzdau cerul oferindu-ne totuși celor mulți aflați la primul marș pe o asemenea distanță cu N.C. Mureș o imagine de neuitat. Ne-am continuat deplasarea în amonte pe Dunăre, lăsând în urmă kilometru după kilometru, urmărind farurile de pe mal și balizele amplasate pe Dunăre, printre care am executat adevărate slalomuri. După ce am depășit turnurile platformei de la Turnu Măgurele, evitând să ancorăm pe direcția fumului roșiatic și un pic înțepător degajat de combinatul chimic, am lăsat ancora la km 598, urmând ca a doua zi să încercăm parcurgerea ultimilor 233 km.

Sâmbătă 16 iunie a fost ziua cea mai lungă din acest marș în amonte, plecarea de la ancoră executându-se în jurul orei 5, după care a urmat o scurtă întrecere între N.C. Mureș, monitorul *Ion C. Brătianu* și vedeta blindată *Opanez*, în care motoarele N.C. Mureș și-au

N.C. Mureș, trecând pe sub podul de la Giurgeni.



Scăderea apelor Dunării lasă urme în maluri.





Foto: Mircea Târboacă

Monitorul *Ion C. Brătianu*, într-o dimineață zbuciumată pe Dunăre.



Mmp Tasache Focsa, stânga, supraveghind manevra prova, în timpul plecării *N.C. Mureș* de la ancoră.

arătat clasa, valurile produse făcându-le pe celelate două nave să intre cu prova în apă. A fost încă o zi în care navele au șerpuit când de-a lungul malului românesc, când mai aproape de cel bulgăresc, în funcție de șenalul navigabil. N-am scăpat nici în această de zi de o descărcare de nori, care a dat bătaie de cap șefului de echipaj pentru a-și mobiliza oamenii la întreținerea exterioarele udate

de ploaie. Cu o viteză medie de 15 km, am trecut pe rând de gurile de vărsare ale Oltului și Jiului în Dunăre, situate aproximativ în dreptul kilometrilor 605 și respectiv 691, zone în care râurile își lasă aluviunile adunate din munți în Dunăre și apa are o culoare cenușie. Depășim pe rând convoaie de barje, ne intersectăm cu pasagere bulgărești sau ucrainiene care acostează de regulă doar pe malul

bulgăresc. Poate că este mai amenajat, poate pentru că zonele de deal de la vecinii noștri, pe care Dunărea a vrut să le lase lor, sunt mai atractive decât cele de șes de la noi? Lăsăm în urmă Bechetul și pe fratele de vizavi, Oriahovo, un oraș situat pe un promotoriu interesant și ne continuăm marșul în amonte zăbind pe malul bulgăresc, aproximativ la km 700, orașul Kozlodui, cunoscut pentru centrala sa nucleară. Întindere de ape, grinduri și limbi de nisip pe mijlocul Dunării, ivite parcă de nicăieri, semne care nu apar pe rutieră, cormorani, pescăruși și lebede, iată parte din tabloul oferit de bătrânul fluviu oamenilor veniți să-i descopere frumusețea. La capătul a 661 de km parcurși în mai bine de 45 de ore, ajungem și ancorăm în dreptul localității Novo Selo din Bulgaria (Satul Nou – într-o traducere liberă), locul de unde *N.C. Mureș* își va începe secvențele din exercițiul DANUBE GUARD 07 în care va fi implicată. Din păcate, nicio localitate pe malul românesc, doar o întindere de nisip și o pădure de sălcii.

Scenariul bazat pe lupta împotriva terorismului

DANUBE GUARD 07, a fost un exercițiu trilateral româno - bulgaro - sârb de comandament pe hartă cu executarea



Foto: Codruț Burdujan

Manevra prova a monitorului *Ion C. Brătianu* la post, în timpul pregătirii pentru intrarea în ecluza Porțile de Fier II.



Antrenament al secvenței bulgărești în care echipajul remorcherului 310 a avut ca misiune stingerea incendiului.

unor secvențe practice în teren, pe apă, în sectorul fluviului Dunărea cuprins între Novo-Selo din Bulgaria și Porțile de Fier II, în aer și pe uscat care s-a axat pe probleme de securizare a frontierelor și terorism. Contextul geopolitic actual, caracterizat de acutizarea fenomenului terorist pe fondul accentuării crizelor sociale și extinderii acestui flagel la nivel global, a constituit fundamentul și baza organizării și desfășurării acestui exercițiu.

Scenariul s-a referit la situația a trei țări vecine denumite Blue Land, Green Land și Brown Land, în condițiile în care amenințările teroriste din zonă s-au intensificat. Potrivit acestui scenariu, în zona Balcanilor a apărut gruparea extremistă „Lupii Balcanilor”, care cere celor trei state să iasă din Coaliția multinațională de luptă împotriva

terorismului. Organizația a amenințat cu declanșarea unor acțiuni represive împotriva populației celor trei state. În paralel cu această situație tensionată, în zona celor trei state apar cazuri de gripă aviară, combinate cu producerea unor inundații de proporții. În aceste condiții, în România, sub conducerea Comandamentului 2 Operațional Întrunit, s-a constituit Gruparea de Forțe Întrunite Danube, care a acționat pentru lichidarea crizei și revenirea zonei la starea de normalitate. În statele vecine s-au constituit Grupările de Forțe Întrunite Vidin și Timoc cu punctele de comandă la Charalitză, lângă Sofia, și respectiv la Zajecar în Serbia.

Colonelul Gheorghe Hardon, directorul exercițiului, din partea română: „*Scopul DANUBE GUARD 07 este de*

a antrena într-un sistem comun forțele care au responsabilități în domeniul securizării, securității și apărării, în sensul că avem acest exercițiu la frontiera comună cu Bulgaria și Serbia și se dorește o colaborare, o îmbunătățire a problemei de instruire în comun. În afară de faptul că în interiorul structurilor noastre exercițiul este de tip Joint, noi folosim în cadrul exercițiului forțe navale, forțe terestre și din cadrul altor ministere și agenții care au atribuții în domeniul securității, informațiilor și securității frontierelor: SRI, MIRA, STS, Detașamentele de Intervenție Rapidă în lupta împotriva terorismului. Iată că ne-am găsit la un exercițiu comun cu problematică complexă într-o zonă importantă cu obiective economice și administrative pe care noi trebuie să le avem în atenție pentru pază și apărare sau intervenție în caz de nevoie când anumite persoane ostile doresc să aducă disfuncții în problematică.”

Antrenamente, iar antrenamente

Luni 18 iunie, remorcherul 310 a executat o recunoaștere a zonelor de acțiune, până spre Porțile de Fier II (PF II), prilej cu care s-a realizat și prima aprovizionare cu pâine a navelor din raion. De fapt, aprovizionarea cu alimente a fost unul din elementele de dificultate ale exercițiului, pentru nave, rezolvat însă foarte bine. „*Cea mai mare dificultate a fost asigurarea cu alimente cu termen scurt de conservare, cu apă și cu motorină la distanțe cuprinse între 600 Km și 900 Km de sursele noastre obișnuite de aprovizionare. Dificultățile au fost amplificate și de asigurarea resurselor necesare pentru continuarea misiunii până la Novi Sad a monitorului „Ion C Brătianu” (46) și vedetei blindate „Openez” (177), ne-a precizat căpitan-comandorul Iulian Sandu, comandantul Secției 329 Logistică Brăila.*

Și dacă luni remorcherul fluvial 310 a executat prima recunoaștere a zonei până la Porțile de Fier II, marți și miercuri, 18 respectiv 19 iunie, a fost rândul vedetei blindate *Openez* (177) și a monitorului *Ion C Brătianu* (46) să execute astfel de recunoașteri. Pe lângă recunoașterea zonei din imediata apropiere a ecluzei de la PF II, au fost identificate locurile cele mai favorabile pentru desfășurarea secvențelor conduse de părțile bulgară și sârbă, ținând cont atât de adâncimile apei în zonă cât și de forma malului și posibilitățile oferite pentru camuflare. În afară de activitatea de recunoaștere a zonelor, echipajele au fost angrenate în pregătirea navelor pentru exercițiu și în antrenamente specifice.

Foto: Codruț Burdujan



N.C. Mureș acostată la pontonul de la Novo Selo.

ecluza mare de la Porțile de Fier II, pentru a ambarca apă și a stabili ultimele detalii legate de modul de defluire al invitațiilor de la DVDay; de asemenea, monitorul *Ion C. Brătianu* a desfășurat antrenamente pentru secvența în care va fi implicat, respingând atacul ambarcațiunilor ușoare presupuse a fi „teroriste”.

Vineri 22 iunie, vedeta blindată *Opanez* a adus organizatorii exercițiului, la *N.C. Mureș*, aflat de această dată în locul de staționare vizavi de Novo Selo. Discuțiile la care a fost prezent și generalul-locotenent dr. Florian Pința, conducătorul exercițiului, au vizat detalii legate de modul în care exercițiul va fi văzut de invitați, posibilitățile de asistență medicală de urgență la bord, dar și secvențele și încadrarea în timp



Conducerea exercițiului pregătită să urce la bordul NC Mureș pentru repetiția finală a secvențelor. De la dreapta la stânga: generalul-locotenent dr. Florian Pința, conducătorul exercițiului, comandorul Gheorghe Dragomir, comandantul Serviciului Fluvial, căpitan-comandorul Aurelian Popoiu, șeful operațiilor la Serviciul Fluvial, colonelul dr. Gheorghe Hardon, directorul exercițiului Danube Guard 07.



Recunoașterea zonei de acțiune, de la bordul remorcherului fluvial 310. De la dreapta la stânga: comandorii Gheorghe Dragomir și Petrică Coman, locotenent-comandorul Valeriu Anton. În picioare, căpitan-comandorul Iulian Sandu.



Remorcherul fluvial 310 intervenind pentru stingerea incendiului izbucnit la bordul navei bulgărești.

Joi 20 iunie, echipajele de pe *N.C. Mureș* și monitorului *Ion C Brătianu* (46) și-au început programul în jurul orei 4, atunci când parcă fiecare s-ar mai fi odihnit încă. Motivul grabei a fost necesitatea deplasării din locul de staționare, km 831, în ecluza Porțile de Fier II, km 863, pentru a participa la adunarea tuturor forțelor românești angrenate la DANUBE GUARD 07, deoarece deschiderea oficială a exercițiului, urma să aibă loc pe 25 iunie prin sistem de videoconferință, în cele trei puncte de

comandă. Ceremonialul s-a desfășurat în tabăra instalată la circa 1 km de ecluză, planificatorii exercițiului uitând de asigurarea microbuzului, fapt pentru care marinarii au parcurs aproape toată distanța pe jos. În punctul de comandă instalat în colonia PF II, a urmat apoi semnarea documentelor privind transferul controlului operațional al fiecărei categorii de forțe sau structuri independente din minister, către Comandamentul 2 Operațional Întrunit Buzău. În toată această perioadă *N.C. Mureș* s-a aflat în

astfel încât la Ziua Distinșilor Vizitatori totul să fie clar și să se desfășoare conform programului stabilit. Și chiar dacă în alte zone lumea intra deja în weekend, pe Dunăre la km 831, agitația a început după ora prânzului, când a fost planificat primul antrenament pentru secvența de exercițiu condusă de partea bulgară și în care remorcherul fluvial 310 a acordat asistență de urgență unei nave la bordul căreia s-a declanșat un incendiu. Antrenamentul, coordonat de partea bulgară s-a desfășurat conform



Foto: Eugen Mihai

N.C. Mureș intrând în ecluza de la Porțile de Fier II.

planificării, echipajul remorcherului fluvial demonstrându-și buna pregătire în lupta cu focul. În același timp, echipajul monitorului *Ion C. Brătianu* a executat antrenamente specifice secvențelor la care va participa, antrenamente pe care le-a repetat și în zilele de sâmbătă și duminică.

Sâmbătă, după ce partea bulgară a terminat de instalat podul de pontoane, a fost rândul lui *N.C. Mureș* să execute primul antrenament în acostarea la pontonul de la Novo Selo. Împreună cu partea bulgară s-au stabilit detaliile privind acostarea navei la ponton, astfel încât totul să fie foarte clar și programul stabilit pentru data de 27 iunie – la Ziua Distinșilor Vizitatori - să nu fie perturbat de nimic.

Izolați în ... România

Nu, nu este vorba de cine știe ce sinistrați afectați de calamitățile naturale ci de marinarii prezenți la DANUBE

GUARD 07. Cum altfel i-aș putea numi pe cei – printre care m-am aflat și eu – care timp de zece zile au stat la ancoră, pe Dunăre, undeva în zona kilometrului 831 – *N.C. Mureș* și RF 310 – și 837 – M 46 și VB 177, la aproximativ 100-150 m de mal și care în locul de staționare, deși aflat la malul românesc, puteau găsi cu greu rețelele naționale de telefonie, utilizarea roamingului fiind de multe ori mai eficientă? Pentru colegii care-și desfășoară activitatea la mare, tabloul celor zece zile, la care s-au adăugat cele cinci de marș, s-ar asemana cu o ieșire pe mare de 15 zile și staționare la ancoră, undeva mai sus de Midia, re aprovizionarea făcându-se în acel port pustiu. Echipajele participante la DANUBE GUARD 07, au făcut re aprovizionarea cu pâine, alimente și apă la Porțile de Fier II, puțini fiind cei care au reușit să ajungă în colonia de la ecluză – cum numesc localicii micuța așezare de lângă hidrocentrală -, un loc

în care ai senzația că timpul s-a oprit demult în loc. În rest, au fost doar zile de antrenament, în care lupta marinarilor a fost mai mult cu „razele soarelui” decât cu „dificultatea” secvențelor în care au fost implicați.

Căldură mare

În afară de zilele de marș spre raionul de desfășurare a acțiunilor, în care norii și ploaia și-au făcut simțită prezența, temperaturile în cele zece zile petrecute în raionul exercițiului, au trecut ușor peste 30° C. Asta afară, deoarece cele din interiorul navelor – mai puțin la *N.C. Mureș*, unde temperaturile au fost acceptabile – au ajuns și la 50° C, în unele compartimente, astfel că disconfortul celor care și-au desfășurat activitatea pe ele a fost maxim. A fost un test de supraviețuire depășit cu bine, dar care poate ar trebui să nu se mai repete. Oamenii au preferat ca atât cât le-a permis programul să stea mai mult pe afară, unde căldura era mai ușor de suportat. Oare, n-ar fi posibilă instalarea unui sistem de ventilație pe aceste nave, pentru ca și echipajele lor să-și poată desfășura activitatea în condiții normale? Temperaturile mari și starea de disconfort termic cauzată de acestea a făcut ca medicii aflați la bord să fie solicitați mai des decât se așteptau; nu s-au semnalat totuși cazuri grave. În ciuda acestor temperaturi ridicate de la bord, cu un plus pentru cele înregistrate pe remorcherul fluvial 310 și pe vedeta blindată *Opanez*, marinarii brăileni au manifestat multă concentrare și seriozitate, îndeplinindu-și sarcinile primite în cadrul exercițiului, pentru ca participarea lor ca reprezentanți ai Forțelor Navale în cadrul exercițiului DANUBE GUARD 07 să fie una foarte bună.



Președinții statelor participante la DANUBE GUARD 07, urmărind desfășurarea secvențelor. De la dreapta la stânga Boris Tadić, președintele Serbiei, Traian Băsescu, președintele României și Georgi Parvanov, președintele Bulgariei.

Trei președinți de state la bordul N.C. Mureș

Exercițiul DANUBE GUARD 07 și-a consumat miercuri 27 iunie cel mai important moment, Ziua Distinșilor Vizitatori. Timp de aproape patru ore, la bordul navei de comandament *Mureș*, gazda evenimentului, s-au aflat domnii Georgi Parvanov - președintele Bulgariei, Boris Tadić - președintele Serbiei și Traian Băsescu - președintele României, miniștrii apărării din cele trei state participante, Veselin Bliznakov, Dragan Šutanovac și Teodor Meleșcanu, amiralul dr. Gheorghe Marin, șeful Statului Major General alături de omologii din Bulgaria și Serbia, generalul Zlatan Stoykov și respectiv generalul-locotenent Zdravko Pono, șefii Statelor Majore al Forțelor Navale din Bulgaria și România, viceamiralul Minko Kavaldzhiev respectiv contraamiralul de flotilă Dorin Dănilă, miniștri, ambasadori și atașați militari, directori ai diferitelor servicii speciale, ofițeri cu funcții de conducere în Ministerul Apărării.

Programul exercițiului a cuprins vizionarea filmelor pregătite de cele trei state, cu tema generală acțiunea împotriva terorismului, dar și vizionarea secvențelor practice, derulate în pupa

navei *Mureș*, la km 840 - exercițiul condus de partea bulgară, respectiv 847 - exercițiul condus de sârbi, ultima secvență cea condusă de partea română, fiind urmărită de pe tribuna amplasată la ecluza de la Porțile de Fier II. Trebuie să precizăm de la început că Forțele Navale Române au participat cu nave la toate cele trei secvențe ale exercițiului.

Cele trei secvențe ale exercițiului

Secvența bulgărească s-a desfășurat în zona km 840, noi participând cu remorcherul fluvial 310. Alături de acesta a mai acționat o navă a poliției de frontieră română, precum și un elicopter, un pluton mecanizat, trupe de desant, pluton NBC, asistență medicală, nave ale poliției de frontieră și remorcherul *T. Kableshkov*, aparținând Bulgariei. Scenariul acestei secvențe s-a bazat pe o acțiune împotriva unei grupări teroriste care a preluat controlul unei nave. Acțiunea a presupus negocieri cu teroriștii, coborârea trupelor de intervenție în rapel din elicopter, și intervenția remorcherului fluvial 310 pentru a stinge incendiul provocat de teroriștii care încercând să părăsească nava au incendiat-o. În final, plutonul mecanizat împreună cu poliția

de frontieră și jandarmeria au blocat teroriștii, intervenția MEDEVAC-ului, care a transportat răniții la spital, consființind încheierea secvenței conduse de partea bulgară. Nu a fost o secvență grea pentru echipajul remorcherului 310 - care s-a antrenat și era în măsură să facă față și unor altfel de exerciții dacă ar fi fost solicitat - singura problemă ridicând-o doar temperatura ridicată, care a impus ca cei care manevrau furtunele de incendiu și erau echipați în ținuta de protecție să fie schimbați la intervale mici de timp.

La secvența condusă de partea sârbă, a intrat în acțiune monitorul *Ion C. Brătianu* (46) care a avut ca misiune interzicerea părăsirii unei zone de către un remorcher sârb, o blocadă pe Dunăre. Puține focuri de armă s-au auzit în timpul acestei secvențe, pentru că negocierile cu teroriștii aflați la bordul remorcherului *Hajduk Veljko*, au demarat rapid. A fost însă mult fum, de diferite culori, care a marcat fel de fel de explozii în apă sau pe puntea remorcherului, care n-a reușit să spargă blocada constituită din monitorul românesc, o navă de patrulare sârbă, elicoptere și nave ale poliției de frontieră. O secvență dinamică, în care rolul navei noastre nu a fost minor, chiar dacă prin

scenariile pe care s-au bazat exercițiile desfășurate de navele Divizionului 67 NPA la exercițiile proprii au fost folosite mai mult. Teroriștii au fost capturați, iar forțele speciale și-au făcut ieșirea din scenă agățați de elicopter arborând drapelul Republicii Serbia.

Ultima secvență a exercițiului, condusă de partea română, a fost planificată să se desfășoare la ecluza Porțile de Fier II, acolo unde scenariul a prevăzut că elemente teroriste au preluat controlul asupra turnului de comandă și a unor clădiri administrative, luând ostatici din personalul de serviciu. Au fost alertate forțele de intervenție, jandarmii au securizat zona, elicopterele au executat recunoașterea zonei. Monitorul *Ion C. Brătianu* și o navă a poliției de frontieră, au blocat accesul în amonte spre ecluză, o vedetă din Serbia a blocat accesul dinspre aval, plutoane de infanterie făcând același lucru în părțile de nord și sud ale dispozitivului. Scenariul a prevăzut ca negocierile să eșueze, teroriștii omorând personalul de deservire al ecluzei, fapt pentru care s-a ordonat executarea unui atac pentru capturarea elementelor teroriste. Coborâri în rapel, focuri de armă, zumzetul elicopterelor care patrulau în zonă, TAB-uri, explozii, zgomotul loviturilor trase de pe monitor, au fost câteva din elementele pregătite de planificatori în zona ecluzei. În fața unei asemenea desfășurări de forțe, teroriștii nu puteau fi în final decât capturați. Alături de monitorul *Ion C. Brătianu*, un rol important la acțiunile pe apă l-a avut barca de pe monitor, care a jucat rolul inamicul.



Foto: Eugen Mihai
Coborârea forțelor speciale în rapel.

Opinii la finalul exercițiului

DANUBE GUARD 07 a demonstrat buna cooperare între cele trei state, în problematica combaterii terorismului, dincolo de caracterul militar, reușind să dea și un stimulent politic relațiilor dintre cele trei state, după cum ne-a precizat în exclusivitate, domnul Teodor Meleșcanu, ministrul apărării: „Exercițiul are o importanță politică și militară. Importanță politică deoarece este pentru prima dată când organizăm un asemenea exercițiu trilateral, două țări membre NATO, România și Bulgaria și una Serbia, care face parte din Parteneriatul pentru Pace; este un mesaj politic important în legătură cu sprijinul pe care-l acordăm eforturilor Serbiei pentru accederea în structurile europene și euroatlantice. Are de asemenea și o importanță militară, deoarece el urmărește să verifice dacă diverse forțe pot colabora în situații extreme cum ar fi și exercițiile de apărare antiteroristă. Este un excelent mijloc de a verifica nivelul de pregătire care pot spune, fără nici un fel de naționalism, că în cazul Forțelor Armate Române s-a dovedit excelent.”

„Exercițiul a demonstrat că militarii celor trei țări sunt capabili să stabilească proceduri comune pe care, după ce le stabilesc, le și urmează, în așa fel încât un extrem de complex exercițiu desfășurat de-a lungul a mai bine de cinci ore, să fie coordonat ca un ceasornic”, a declarat președintele Traian Băsescu, la conferința de presă de la finalul exercițiului, desfășurată în localitatea Vidikovatz din Serbia.

Despre prezența Forțelor Navale la exercițiu și cum au fost apreciați marinarii

de conducerea exercițiului, generalul-locotenent dr. Florian Pință, comandantul Comandamentului 2 Operațional Întrunit „Mareșal Alexandru Averescu”, conducătorul exercițiului pentru partea română, ne-a declarat în exclusivitate: „Activitatea marinarilor a fost excelentă, întâi de toate pentru că au oferit unul din cele mai importante elemente ale exercițiului „N.C. Mureș”, de pe care putem conduce exercițiul și pe care putem să desfășurăm Ziua Distinșilor Vizitatori și în plus au oferit alte trei nave fiecare cu importanță mare în economia exercițiului ținând cont că este un exercițiu care se desfășoară în cea mai mare parte pe Dunăre. Foarte buni profesioniști camarazii noștri din Forțele Navale, o cooperare excelentă la nivelul Comandamentului 2 Operațional cu componenta operațională a Statului Major al Forțelor Navale, cu șeful Statului Major al Forțelor Navale și cu tot ceea ce a însemnat implicarea ofițerilor de stat major în acest exercițiu. Nu-mi rămâne decât să le mulțumesc foarte mult pentru modul în care au sprijinit desfășurarea acestui exercițiu și pentru modul în care s-au implicat pentru ca exercițiul propriu zis să fie desăvârșit, așa putea spune din punct de vedere al execuției.”

Ziua Distinșilor Vizitatori a fost și ultima secvență desfășurată de marinari la DANUBE GUARD 07. În după amiaza aceleași zile navele au ridicat ancora îndreptându-se însă spre două locații diferite: *N.C. Mureș* și remorcherul fluvial 310 spre Brăila, iar monitorul *Ion C. Brătianu* și vedeta blindată *Opanez* spre km 1250, în Serbia la Novi-Sad,



Amiralul dr. Gheorghe Marin, șeful Statului Major General, urcând la bordul N.C. Mureș.



Monitorul Ion. C. Brătianu în acțiune la Porțile de Fier II.



Foto: Codruț Burdujan

Căpitan-comandorul Iulian Sandu, felicitându-l pe căpitanul Ion Vârban, la finalul unui antrenament reușit cu RF 310.

acolo unde a fost planificată o vizită de bune oficii de o zi.

Practică pe N.C. Mureș

Marșul de întoarcere al N.C. Mureș după participarea la exercițiul DANUBE GUARD 07, a constituit un bun prilej pentru elevii și studenții de anul I și II din Școala Militară de Maiștri „Amiral Ion Murgescu” și Academia Navală „Mircea cel Bătrân” să desfășoare trei zile de practică pe Dunăre. Au fost șapte elevi și studenți care din diverse rațiuni nu au avut șansa de-și executa practica la bordul navei școală

Mircea, în marșul din Mediterană. Chiar dacă trei zile sunt insuficiente pentru dobândirea unor solide cunoștințe practice de marinărie și navigație pe Dunăre, ele au fost fructificate la maxim de aspirații la o carieră în Forțele Navale. Au văzut nava, au încercat să deslușească tainele aparaturii din comanda de navigație, s-au acomodat cu zgomotul produs de cele trei motoare tip ARCO și mai ales au încercat să studieze rutiera Dunării.

Căpitan-comandorul Daniel Dia, Academia Navală „Mircea cel Bătrân”: „Profităm din plin de această

oportunitate care ni s-a oferit în această situație cu trei zile pe Dunăre cu plecare de la Porțile de Fier II până la Brăila, profităm de experiența oamenilor de la bord ca prin ajutorul acordat studenților să definim în primul rând ce este Dunărea, în al doilea rând să actualizăm toate cunoștințele lor, să întărim cunoștințele lor practice bazându-ne pe cele teoretice pe care le-au acumulat în școală. Căutăm din plin să vadă cum este pe navă, cum se umblă pe o navă, căutăm din plin să îi formăm ca buni marinari.”

Cu siguranță inițiativa Academiei Navale de a-și trimite elevii și studenții în practică pe navele care execută diferite ieșiri pe mare și fluviu este una de luat în seamă. Ea are atât menirea de a face învățământul de marină mai atractiv, dar și de a-i aduce mai aproape pe tinerii elevi și studenți de realitățile din unitățile Forțelor Navale, pentru ca acomodarea lor în funcții la absolvire să se facă fără probleme.

Dificultăți pe drumul spre Brăila

Și dacă stresul exercițiului odată încheiat trecuse, cele două zile și jumătate de marș spre Brăila au supus la maxim echipajul N.C. Mureș. Cotele Dunării ajunseseră în unele locuri la niveluri greu de imaginat, astfel încât atenția timonierului, a comandantului navei și al marșului, au fost sporite, siguranța navei fiind principala problemă urmărită.

„Nivelul scăzut al Dunării, sub media multianuală a pus, încă de la început, sub semnul întrebării participarea „N.C. Mureș” la acest exercițiu. Asigurarea unui pilot este un lux pentru o navă militară dar de această dată a fost un lux necesar. Domnul comandant pilot Costică Iordache cu experiența sa de 30 de ani în navigația pe sectorul Galați – Viena a avut un aport esențial în deplasarea în siguranță”, ne-a declarat la finalul aventurii pe Dunăre, căpitan-comandorul Iulian Sandu. Și marșul de întoarcere chiar a fost o aventură, atâta timp cât diferența între nivelul Dunării de la dus și cel de la întors, pe diferite sectoare a atins chiar și un metru. Seceta prelungită a dus la scăderea îngrijorătoare a nivelului apei, limbile de nisip – inexistente la marșul în amonte – făcându-și imită prezența în multe sectoare. Joi 28 iunie a fost poate cea mai dificilă zi de la DANUBE GUARD 07, pentru echipajul de pe N.C. Mureș, deoarece a avut de trecut prin mai multe praguri cu adâncimi aproximative de la 2,40 m la 1,90 m, praguri anunțate în sectorul cuprins între km 565 – 560. Pe

tot acest sector, echipajul navei s-a aflat la posturile pentru marș, fiind gata în orice moment să intervină dacă situația ar fi impus-o. Din fericire, experiența pilotului în a alege ruta corectă și poate de ce nu și șansa, au făcut ca nava să depășească cu bine cel mai critic moment de la km 562, când pragul anunțat pe canalele oficiale era de doar 1,90 m iar pescajul navei de 2,40 m. Odată depășit momentul, ne-am continuat drumul nestingheriți, chiar dacă au mai fost întâlniri cu barje în sectoare periculoase, fie din cauza lățimii mici a șenalului, fie din cauza apelor scăzute din acea porțiune. Nu puține au fost convoaiele de barje, care tot din cauza apelor mici s-au pus pe nisip, sau au trebuit să aștepte în zone mai prietenoase și să treacă barjele una câte una.

Ne-a mai atras atenția, o defecțiune apărută în timpul marșului, la o teavă de răcire de la remorcherul fluvial 310. Intervenția colegilor de pe N.C. Mureș a fost însă una promptă, țeava a fost sudată la bord și ambele nave și-au putut continua deplasarea spre km 176 pe brațul Arapu – remorcherul fluvial 310, respectiv 170,2 în Brăila, unde N.C. Mureș a acostat în după amiaza zilei de 29 iunie, la capătul a 1567 km parcurși. „Personalul Grupului de Nave Logistice (G.N.Log.) are o experiență deosebit de bună și faptul că atunci când este nevoie se mută de pe o nava pe alta are și părți pozitive. S-a dezvoltat astfel spiritul de înțelegere și putem vorbi chiar de o coeziune strânsă între toți militarii G.N.Log.”, ne-a precizat căpitan-comandorul Iulian Sandu, comandantul Secției 329 Logistică Brăila, despre promptitudinea în rezolvarea situației create. Se cuvine să precizăm că la bordul ambelor nave ale Secției, au fost militari și de la alte nave și chiar de la

Grindurile de nisip care au dat de furcă echipajelor navelor participante la DANUBE GUARD 07.

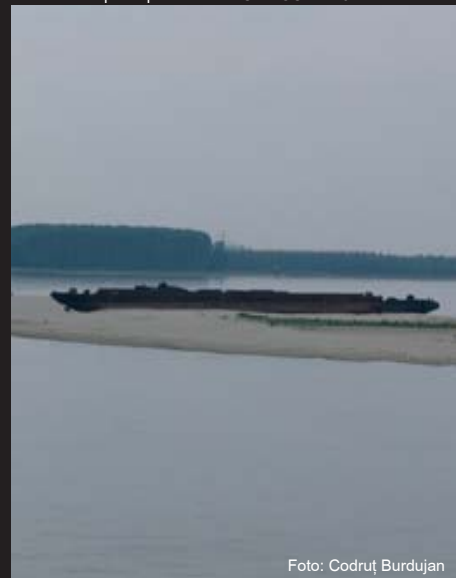


Foto: Codruț Burdujan

Divizionul 88 Vedete Fluviale, pentru a suplini deficiența sau insuficiența ștatului de organizare.

Dincolo de modul de prezentare al N.C. Mureș, la Ziua Distinșilor Vizitatori, dincolo de modul de acțiune al remorcherului fluvial 310, monitorului Ion C. Brătianu (46) și vedetei blindate Opanez (177), în cadrul secvențelor desfășurate la exercițiul DANUBE GUARD 07, marșul pe Dunăre a fost deosebit de important pentru echipaje atât pentru actualizarea rutierei cât și ca o componentă a instrucției. „Astfel de marșuri pe Dunăre ar fi utile, pentru ofițerii de la fluviu. Poate nu să se navige cu toate navele, dar cu una, două nave, pe care să se ambarce pe cei aflați la comanda navelor și pe timonieri, care să actualizeze informațiile. În această zonă a Dunării nu mai sunt pasagere care să asigure traficul între Brăila și Drobeta

Turnu Severin, decât nave de croazieră străine, și pe care ofițerii de marină se puteau ambarca să facă o recunoaștere preliminară a marșului”, ne-a menționat căpitanul Mircea Târhoacă, comandantul N.C. Mureș.

Aprecierile conducerii exercițiului au fost măgulitoare la adresa marinarilor participanți la Danube Guard 07, fapt confirmat și de comandorul Gheorghe Dragomir, șeful Serviciului Fluvial și comandantul grupării de nave românești participante la exercițiu: „Ceea ce am desfășurat în zona Porțile de Fier pot caracteriza cu calificativul foarte bine. Ne-am îndeplinit misiunea la secundă și centimetru. Echipajele celor patru nave participante la exercițiu s-au comportat foarte bine, dovadă și aprecierile eșaloanelor superioare la adresa noastră.”

Studenții Alexandra Voicu și Daniel Pintilie, de la Academia Navală „Mircea cel Bătrân” studiind rutiera Dunării.



Aspect din comanda de navigație a N.C. Mureș. La timonă, comandantul pilot Costică Iordache, de la NAVROM Galați.



Infanteriștii marini pe malul Lacului Razelm

Tabără de supraviețuire

Text : Mihaela SECELEANU

Foto: Soare BONEA

Undeva pe malul de sud al Lacului Razelm, în apropiere de localitatea 6 Martie, aproximativ 150 de militari ai Batalionului de Infanterie Marină au desfășurat, în perioada 9-13 iulie, misiuni de instrucție, pregătire marinărească și de supraviețuire.

Drumul până în tabără este unul de pământ, plin de praf și de gropi dar, odată ajunși la locul amplasării taberei, tabloul care ni se înfățișează este unul deosebit. De aici nu se zărește nici o urmă de civilizație. Pe de o parte este Lacul Razelm, cu plaja sălbatică dar curată, pe de altă parte dealurile și câmpiile Babadagului cultivale pe ici pe colo de locuitorii din zonă cu floarea soarelui. Aici infanteriștii marini își desăvârșesc de multe ori pregătirea. Dincolo de lipsurile civilizației, un duș, un pat moale, un televizor sau lipsa familiei, am putea spune că nu este rău deloc. Dar să nu uităm că militarii nu se află aici pentru relaxare ci pentru instrucție; iar dacă în unitate programul de lucru are 8 ore aici el se extinde la 10 ore, timp în care militarii Companiei Desant Amfibiu, Antitanc și Asalt pe TAB împletesc instrucția tactică cu pregătirea marinărească și de supraviețuire perfecționându-și astfel deprinderile. Locul de amplasare a taberei este ideală oferind condițiile necesare pentru executarea misiunilor tactice specifice infanteriei marine și pentru o cunoaștere mai bună a zonei în care acționează. Astfel de misiuni nu pot fi desfășurate în unitate ci numai teren, ne amintește comandantul taberei, căpitanul Virgil Popescu. „În aceste tabere avem toate condițiile prielnice pentru a ne

organiza exact cum trebuie. Am desfășurat aici exerciții combinate de lansare a unui atac al forțelor amfibii în vederea ocupării unui țărm și de apărare cu transportoarele blindate de la uscat. Militarii aveau deja cunoștințe formate și aptitudini practice iar acum doar le-am dezvoltat și ne-am antrenat pentru viitoarele misiuni pe care le vom avea în sectorul lagunar și în Delta. Din păcate, de data aceasta nu am avut și muniție așa că totul s-a desfășurat în liniște. De asemenea am mai desfășurat marșuri pe un traseu lung de 25 de Km. Nu pare mult dar drumul nu a fost tocmai ușor fiind un drum accidentat, cu multe suișuri și coborâșuri.”

Infanteriștii marini sunt pregătiți să acționeze atât pe apă cât și pe uscat în condiții cu grad mare de dificultate iar condiția fizică și mentală

Strângerea materialelor pentru realizarea adăposturilor în tabără.



a militarului din această armă este decisivă. De aceea, programele de instrucție îi conferă infanteristului marin o pregătire specială adecvată cerințelor: pregătire fizică foarte bună, deprinderi excelente în întrebuințarea armamentului, capacitate de operare și de supraviețuire în toate mediile și în orice condiție. Pe parcursul celor cinci zile militarii au îmbinat instrucția tactică cu pregătirea marinărească desfășurând activități de înot și trasul la rame. Într-o zonă marcată, nu departe de malul Lacului Razelm, pe o lungime de peste 100 de metri, infanteriștii marini încercau să dovedească cine este cel mai bun înotător. O misiune nu tocmai ușoară așa cum ne împărțeașea la ieșirea din apă caporalul Ioan Silai, primul care a atins țărmul, sau „cel mai bun dintre cei buni”. „Deși apa este caldă valurile ne-au îngreunat puțin avântul iar distanța este puțin cam lungă. În rest totul a fost bine. Face parte din pregătirea noastră. Este foarte important ca în această meserie să știi să înoți mai ales că, atunci când faci un asalt de pe apă, dacă se întâmplă ceva e bine să știm să înotăm. Noi desfășurăm destul de des astfel de pregătiri, mai ales în sezonul cald, pentru a fi bine pregătiți.”

Una dintre multiplele misiuni ale oricărui militar, dar mai ales ale infanteristului marin este supraviețuirea. Dacă activitățile de instrucție din tabără erau cele cu care ne obișnuisem deja, plutonul desemnat să execute misiuni de supraviețuire ne-a captivat. Era pentru prima dată când vedeam militari dislocați într-o zonă sălbatică, fără corturi, fără hrană și altele necesare traiului de zi cu zi. Termenul de „supraviețuire” pentru războiul modern și, mai ales în condițiile extinderii ariei de acoperire a mijloacelor de comunicații



Aspect din tabăra de pregătire a infanteriștilor marini.



Pregătirea pe apă face parte din specificul infanteriștilor marini.

actuale, devine aparent desuet. Pare aproape imposibil ca un militar să ajungă astăzi într-o situație de izolare, fără să comunice cu ceilalți și nevoit să supraviețuiască până în momentul recuperării. Și totuși, realmente unii militari ajung să fie nevoiți să supraviețuiască și să lupte pentru a fi recuperați. Oricât ar fi de antrenat, un militar implicat într-o situație de risc fără apă și mâncare nu poate supraviețui. El trebuie să știe să-și construiască adăposturi, să-și procure hrana, apa sau să navigheze fără mijloace de orientare moderne. „Supraviețuirea este foarte importantă pentru că s-a dovedit de cele mai multe ori că, de regulă, când ai cea mai mare nevoie, mijloacele de comunicare te părăsesc. Dacă nu te descurci singur sau cu echipa riscul este foarte mare. Infanteriștii marini acționează de obicei în zona lagunară unde sunt pericole mari și posibilități de acces reduse. De aceea,

toți militarii batalionului trebuie să cunoască formele și metodele de supraviețuire”, ne-a explicat căpitanul Virgil Popescu.

Deși, sinceră să fiu, când am auzit de tabără de supraviețuire, mi-am închipuit că militarii sunt pur și simplu lăsați într-o zonă izolată fără nimic la îndemână, fiind obligați să se hrănească doar cu ceea ce le oferă mediul înconjurător, am aflat ulterior că fiecare om are o trusă de supraviețuire în care are hrană, apă, și unelte pentru a se descurca singur. Ca să nu mai spunem că celebrul borș de pește proaspăt cu apă din Dunăre nu ar avea nici un gust fără câteva legume, condimente, puțin ulei și oțet. Iar gătit în ceaun la foc de lemne este chiar mai bun decât acasă, ne spunea bucătarul grupei, fruntașul Ionel Balaban. Cei 12 militari ai grupei de supraviețuire mănâncă astfel ceea ce găsesc, pescuitul în tabără fiind principala

preocupare, dar și ceea ce au adus de acasă. Uneori și câte un șarpe de apă sau câteva broaște puse pe grătar pot fi delicioase. Că doar la restaurant plătim bani grei pentru astfel de delicatese. Transportul pe canale se realizează cu plute improvizate din lemn și stuf împinse de câte un infanterist marin care tremură timp de câteva ore în apa nu tocmai caldă până când vine timpul să fie schimbat. Cu somnul este ceva mai greu, dar sunt militari și sunt obișnuiți. Și-au construit adăposturi din stuf care îi protejează de vânt sau de ploaie pe timpul nopții dar nu și de musafirii nepoftiți. Dacă nu ești atent dimineața, s-ar putea să nu te mai încapă bocancii căci pe talpa lor este posibil să se fi adăpostit un pui de șarpe. „Supraviețuirea este un pas deosebit de important pe care trebuie să-l realizeze fiecare infanterist marin pentru a deprinde tainele traiului în condiții de izolare, pentru a-și forma anumite aptitudini și pentru a se descurca în cele mai grele condiții pe care le oferă mediul înconjurător. Pe parcursul acestei săptămâni noi ne-am descurcat destul de bine deși, în ceea ce privește hrana, posibilitățile sunt reduse. Peștele se lasă greu prins. În ceea ce privește adăposturile, ne-am obișnuit cu ele. Nu suntem la prima activitate de acest gen așa că nu a fost o problemă”, ne-a declarat comandantul grupei, plutonierul Cristinel Novac.

Efectele celor cinci zile petrecute în aer liber la temperaturi de peste 30 de grade C erau vizibile pe trupurile militarilor. Soarele nemilos și-a lăsat amprenta pe chipul fiecăruia. Arși de soare, plini de praf și obosiți, militarii așteptau parcă cu nerăbdare finalizarea misiunii. Nu ne-au spus-o nici o clipă, dar am simțit în privirile lor dorința de a reveni acasă, atunci când noi ne-am luat rămas bun. ■

„Ești pe deplin operabil cu forțele NATO, atunci când arăți și acționezi ca o forță NATO“

Interviu cu domnul amiral dr. Gheorghe Marin, șeful Statului Major General

Căpitan ing. Mihai EGOROV

- Domnule amiral, ce a reprezentat pentru dumneavoastră investirea în cea mai înaltă funcție a armatei și cum ați receptat această numire?

- Pentru orice militar numirea pe această funcție ar trebui să reprezinte apogeul carierei. Satisfacția pentru mine este cu atât mai mare, dat fiind faptul că eu am fost primul amiral care a primit această demnitate, de șef al Statului Major General. Fără îndoială, la această decizie au contribuit performanțele echipelor manageriale pe care le-am condus la diverse eșaloane, dar și determinarea și eforturile foștilor subordonați din Forțele Navale. Echipa este cea care pune în valoare calitățile unui lider, drept pentru care doresc să mulțumesc prin intermediul revistei „Marina Română” *ECHIPEI*, sau, pentru a rămâne în mediul dumneavoastră specific, *ECHIPAJULUI*. Realizez și imensa răspundere pe care o implică această funcție. În orice apariție a mea în fața subordonaților, aceștia mă percep drept exponentul lor, drept persoana de care se leagă multe din aspirațiile pe care le au, multe din dorințele, uneori nerostite. Iată de ce, receptez această funcție de reprezentare a lor drept una dintre cele mai dificile atribuții. Îmi doresc un dialog deschis, sincer cu subordonații de la toate eșaloanele, pentru a le înțelege preocupările și nevoile, chiar dacă răspunsurile pe care trebuie să le dau nu sunt întotdeauna conforme cu așteptările. În acest sens, consider că rolul presei militare în informarea internă, acela de interfață între lideri și subordonați, este și va trebui să devină și mai important.

- Care sunt prioritățile Statului Major General în acest an?

- În acest an, Statul Major General are o agendă deosebit de complexă. În primul semestru al acestui an au fost elaborate, aprobate, promovate sau puse în aplicare mai multe documente care au implicații asupra stării actuale și de viitor a armatei și a



structurilor acesteia. La nivelul Statului Major General s-a produs o restructurare, care a avut drept principal scop creșterea eficienței organizaționale și acționale asupra structurilor componente. A fost revizuită Strategia de transformare a Armatei României, au fost elaborate Strategia de Întrebuințare a forțelor Armatei României în afara teritoriului național și Concepția privind comanda și controlul în Armata României. Aceste documente au fost ulterior supuse dezbaterii și aprobării Colegiului Ministerului Apărării și Consiliului Suprem de Apărare a Țării. La nivelul Comitetului Șefilor Statelor Majore au fost luate în discuție alte documente

importante care vizează managementul resurselor umane, activitatea de mobilizare, Concepția logisticii Armatei României, Concepția privind reorganizarea și modernizarea sistemului medical. După cum știți, în luna februarie a intrat în vigoare noul stat de organizare iar în prezent, suntem în plin proces de evaluare a funcționalității acestuia. Realizarea unei structuri a personalului și a forțelor, compatibilă cu cea existentă în armatele statelor membre NATO și a unui cadru normativ adecvat punerii în aplicare a unui sistem de management performant și motivant pentru atragerea și promovarea în cariera militară, rămâne mereu o provocare. Avem capacitatea managerială de finaliza acest proiect și suntem conștienți de faptul că va implica o serie de reșezări la nivelul structurii de personal, prin reducerea numărului ofițerilor cu grade superioare, concomitent cu creșterea numărului ofițerilor cu grade inferioare, a maiștrilor militari, subofițerilor, gradaților și soldaților voluntari. Nu a fost și nu cred că-i este cuiva ușor atunci când i se spune că armata nu mai are nevoie de serviciile lui. Pe de altă parte, programele de recrutare, selecție și pregătire a militarilor voluntari, sau cele de punere în aplicare a procesului de formare de ofițeri, maiștri militari și subofițeri pe filieră directă și indirectă trebuie gestionate cu maximă grijă, trebuie urmărite și adaptate în permanență. Obligațiile privind

operaționalizarea forțelor care urmează să fie puse puse la dispoziția NATO și a Uniunii Europene și faptul că avem în permanență aproximativ 1500 de militari în teatre, cu toate problemele care rezultă de aici constituie priorități pentru Statul Major General.

- Înzestrarea și dotarea armatei cu tehnică și armament nou, este un subiect des dezbătut de presă, dar cu siguranță și una din prioritățile Statului Major General. Care sunt principalele programe de achiziții pentru următoarea perioadă?

- Documentul care reglementează problema achizițiilor majore este Concepția de Înzestrare cu sisteme și echipamente majore a Armatei României în perioada 2006-2025 aprobată de CSAT prin Hotărârea nr. 27 din 13.02.2006. Acest document statuează principiile și metodele de implementare a politicilor de înzestrare și dotare a forțelor armate, pe termen scurt, mediu și lung. Pentru Statul Major General, prioritare sunt, pe de o parte, cele șase programe majore considerate de importanță strategică – câte două pentru fiecare categorie de forțe – iar pe de alta, cele legate nemijlocit de operaționalizarea forțelor. Desigur, fiecare categorie de forțe are propriile obiective privind programele de achiziții majore, însă întrebarea venind din partea revistei *Marina Română*, mă voi referi la Forțele Navale, unde prioritățile sunt legate de modernizarea fregatelor tip 22, asigurarea suportului sferent acestora, modernizarea capabilităților MCM, prin achiziționarea vânătoarelor de mine performante, modernizarea capabilităților antisubmarin, prin achiziționarea corvetelor multirol, modernizarea sistemului de supraveghere și control al zonei de responsabilitate maritimă a Forțelor Navale (Sistemul de observare și control SCOMAR) și asigurarea unei componente navale logistice (navă de suport logistică multifuncțională), cu posibilități multiple de realizare a suportului logistic. Nu trebuie omise finanțările planificate pentru achiziționarea sistemului meteo-hidrologic aferent DHM și sistemului de instruire prin simulare. Desigur, atât la nivelul Statului Major General cât și al categoriilor de forțe, sunt programe îndrăznețe, concepute în strânsă corelație cu Strategia de Transformare a Armatei României, cu Directiva de Planificare a Apărării și cu angajamentele asumate privind participarea României cu forțe și capabilități la Forța de Răspuns a NATO și la Grupurile Tactice de



Luptă ale Uniunii Europene.

- Și nu putem să nu legăm nevoia de înzestrare, de fondurile alocate. Sunt ele la un nivel mulțumitor pentru a permite derularea programelor planificate?

- Armata execută întotdeauna decizia politică, dar cred că răspunsul a fost dat în ședința

CSAT din luna iulie: există unele întârzieri, cauzate în special de slaba finanțare a programelor în anii anteriori. România este într-o perioadă de transformări în toate domeniile, iar de la bugetul de stat trebuie să fie finanțate aceste solicitări. Necesitățile de înzestrare a armatei sunt amânate uneori, iar acel 2,38% din Produsul Intern Brut crează imaginea unor fonduri suficiente pentru bugetul apărării naționale. Cred că este de datoria noastră să conștientizăm contribuabilii că România și-a asumat o serie de obligații în domeniul apărării, pentru a accede în NATO și în Uniunea Europeană. Să nu uităm că suportul popular pentru admiterea în NATO și în UE a fost consistent, iar acum trebuie să ne asumăm cu toții consecințele acestei opțiuni, în toate planurile ei.

- Domnule amiral, prin prisma funcției pe care sunteți, nu puteți fi decât echidistant față de cele trei categorii de forțe. Și totuși, cum receptați acum, de la nivelul Statului Major General, activitatea Forțelor Navale?

- Forțele Navale vor trebui să continue programele de operaționalizare a forțelor, de implementare a standardelor, de creștere a eficienței procesului de instrucție și de înzestrare. Forțele Navale au statutul privilegiat de partener credibil pentru marinele militare ale statelor NATO și nu numai. Am creat această credibilitate prin seriozitate, prin implicare și prin modul onest în care ne-am îndeplinit obligațiile. Forțele Navale sunt solicitate pentru misiuni și exerciții în comun, la nivel bilateral și multinațional. Acest lucru se întâmplă și pentru că marinarii români și-au probat profesionalismul și determinarea de a fi la înălțimea aliaților noștri. Credibilitatea se câștigă greu, dar este nevoie de dinamism în gândire și la nivel de execuție pentru ca ea să fie păstrată. Aceste aprecieri sunt valabile și în ce privește participarea la misiuni internaționale sub pavilion NATO, dar și în celelalte forme de cooperare internațională, regională și locală. Va trebui să vă

propuneți să fiți astăzi mai buni decât ieri. Dacă la un anumit gen de activitate ați atins astăzi un anumit standard, atunci mâine va trebui să vă autodepășiți. Nu se poate proba interoperabilitatea doar prin vizite de curtoazie sau prin exerciții de manevre și evoluții. Complexitatea acțiunilor trebuie să fie în creștere, iar partenerii trebuie să simtă acest lucru.



cooperării regionale, dar faptul că navele militare ale statelor riverane se reunesc de două ori pe an și desfășoară exerciții în comun, denotă voința de a asigura un climat de securitate în regiune și deschide căi unor noi înțelegeri și evoluții.

- România participă cu trupe la operațiile din Afganistan și Irak, iar teatrul de operații pentru Forțele Navale îl reprezintă Marea Mediterană, acolo

- În luna martie la ședința de analiză a activității Ministerului Apărării pe anul 2006 președintele Traian Băsescu a felicitat Forțele Navale pentru modul în care s-au adaptat la exigențele NATO. Ca fost șef al Statului Major al Forțelor Navale, ce considerați că ar trebui să facă Forțele Navale, atât din punct de vedere al înzestrării cât și al pregătirii pentru a fi pe deplin interoperabile cu cele ale statelor membre NATO?

- Ești pe deplin operabil cu forțele NATO, atunci când arăți și acționezi în toate situațiile ca o forță NATO. Cred că, în mare parte, răspunsul anterior sintetizează direcțiile de acțiune ale Forțelor Navale către deplina operativitate cu NATO. În opinia mea, nu trebuie acceptată sub nicio formă coborârea ștachetei. A accepta compromisurile poate fi uneori mai nociv decât a nu face nimic, deoarece un compromis te poate îndrepta într-o direcție greșită.

- În condițiile actuale, în care marea devine un aliat și un mediu favorizant pentru grupările teroriste, de trafic de droguri și de persoane, ce rol ar putea juca Forțele Navale Române pentru prevenirea și combaterea acestui pericol în Marea Neagră?

- Marea Neagră oferă soluția alternativă a transportului resurselor energetice din zona Mării Caspice către Europa; pericolele majore la adresa securității în regiune se datorează unor conflicte înghețate în zona Caucazului; toate pericolele asimetrice orientate către Europa tranzitează și își au originea în regiune. Forțele Navale sunt deja implicate activ în lupta împotriva terorismului global, prin participarea la operația Active Endeavour. Prezența unei fregate din România în bazinul Mării Mediterane contribuie la efortul NATO de combatere a terorismului și a traficului de stupefiante sau de persoane. În prezent, cooperăm cu statele riverane Mării Negre, în cadrul BLACKSEAFOR. Desigur, misiunile acestei grupări sunt legate în principal de întărirea păcii și stabilității în regiune și de promovarea

unde se desfășoară operația Active Endeavour. Cât de importantă este această participare pentru Ministerul Apărării și cât va continua ea?

- Operația Active Endeavour are rolul de a demonstra solidaritatea statelor membre NATO în lupta împotriva terorismului mondial și este una dintre măsurile care au rezultat din decizia alianței de a pune în aplicare Articolul 5 al Tratatului de la Washington, privind răspunsul comun în cazul atacului asupra unui stat membru. Operația are drept scop supravegherea navală și aeriană în vederea descurajării operațiilor cu caracter terorist în estul Mării Mediterane. România participă începând cu anul 2005 la această operațiune, cu una dintre cele două fregate tip 22, prin alternanță, pentru o durată de 2-3 luni anual. Până în prezent, eforturile marinarilor români au fost apreciate pozitiv, iar în viitor, odată cu modernizarea celor două fregate și cu dotarea lor cu elicoptere, posibilitățile acestora vor crește și vor exista premise de creștere a performanțelor. Operația Active Endeavour va exista atâta timp cât ea își va dovedi utilitatea pentru NATO și pentru comunitatea internațională, iar Forțele Navale Române își vor aduce contribuția, ca orice membru al Alianței.

- Cât de importantă este misiunea de poliție aeriană la care vor participa Forțele Aeriene în țările baltice, în a doua parte a anului?

- În perioada 31 iulie – 31 octombrie, patru aeronave MiG-21 LanceR, aparținând Forțelor Aeriene Române, vor asigura serviciul de poliție aeriană în spațiul țărilor baltice (Lituania, Estonia și Letonia). Misiunea principală a detașamentului românesc este executarea serviciului poliție aeriană sub comandă NATO, în timp de pace, ca parte integrată a apărării aeriene colective, în scopul menținerii integrității spațiului aerian desemnat - Țările Baltice. Operațiunea se desfășoară conform planificării NATO, România a urmat Franței, iar la sfârșitul mandatului va preda comanda unui detașament din

Portugalia. Locația de unde se coordonează activitățile este Baza Aeriană Siauliai din Lituania. La misiune iau parte piloții și personalul tehnic de deservire a celor 4 MiG-21 LanceR, de la Baza 71 Aeriană. Fac o precizare: piloții români execută serviciul de poliție aeriană la nivel național încă din anul 2004, timp în care și-au dovedit profesionalismul în îndeplinirea cu succes

a acestui tip de misiune, iar acum, prin ei, România poate contribui la apărarea aeriană a statelor membre NATO, care nu dispun de mijloace specifice.

- Începând cu luna iulie, la baza Mihail Kogălniceanu vor fi dislocați peste 1000 de militari americani. Care sunt implicațiile deciziei de staționare a lor în România și care sunt riscurile acestei staționări pentru Dobrogea și România?

- Prezența militarilor americani pe teritoriul României se va face în baza Acordului de Acces, semnat în decembrie 2005, prin care țara noastră pune la dispoziția militarilor SUA facilități pentru instruirea acestora, unde se vor instrui și militari români. La mijlocul lunii iulie șeful de stat major al Comandamentului Forțelor SUA din Europa a vizitat România, prilej cu care a semnat opt aranjamente de implementare a acordului din 2005. La Mihail Kogălniceanu partenerul american a demarat deja unele lucrări de investiții pentru facilități care vor fi utilizate de forțele SUA staționate pe teritoriul României.

- Prin aderarea României la Uniunea Europeană, s-au schimbat prioritățile armatei în domeniul securității naționale? Ce anume presupune această aderare din punct de vedere militar?

- Trebuie să fac o precizare: în comparație cu misiunile la care Armata României participă la NATO, angajamentele militare sau civile ale UE în gestionarea crizelor au caracteristici care le conferă anumite particularități față de operațiile militare tradiționale: un spectru bine definit de misiuni la care forțele Uniunii participă, natura angajamentelor este diferită, iar instrumentul militar constituie numai unul din mijloacele folosite în gestionarea crizei. Acțiunile sunt de regulă, delimitate în timp și spațiu, mărimea forțelor militare participante este redusă, fapt care oferă statelor membre posibilitatea de angajare, indiferent de potențialul economic sau militar de care dispun. Însă cea mai importantă dintre caracteristici o constituie răspunsul



rapid la criză, ceea ce presupune crearea unor mecanisme care să permită o reacție imediată. Obiectivul Global – 2010 - al UE prevede o serie de măsuri privind îmbunătățirea calitativă a capacităților de apărare și vizează, în principal creșterea interoperabilității forțelor pusela dispoziția UE, consolidarea capacităților de dislocare și de sprijin a acestora, extinderea

spectrului de misiuni și dezvoltarea capacităților de intervenție rapidă ale UE. Prin aderarea României la Uniunea Europeană, prioritățile armatei nu se schimbă, întrucât standardele sunt similare, iar pachetul de forțe pus la dispoziția UE este similar cu cel pus la dispoziția NATO. Evident că stabilirea unui nivel de ambiție cu privire la participarea la activitățile din cadrul PESA, trebuie să se facă în raport cu interesele naționale și cu potențialul militar existent.

- Care sunt forțele cu care România participă la Politica Europeană de Securitate și Apărare? Ce sunt „grupurile tactice” – ca și concept promovat de Uniunea Europeană – și la câte astfel de grupuri la participa România?

- Proiectul grupurilor tactice de luptă a fost inițiat în anul 2004 și a fost apoi transformat într-un concept european, lansat la Conferința ministerială de angajare a capacităților militare, din același an. Grupul tactic de luptă (GTL) este o unitate constituită fie de către o singură națiune, fie prin contribuția mai multor țări, cu participarea statelor membre UE sau a celor membre NATO care sunt candidate pentru admiterea în UE. Un GTL trebuie să fie rapid dislocabil, capabil de acțiuni independente sau în măsură să acționeze ca forță de prim impact în faza inițială a unei operații militare extinse. Grupul are dimensiunea unui batalion, întărit cu elemente de sprijin de luptă și unități logistice, precum și cu elemente de transport, efectivele putându-se ridica la aproximativ 1.500 de militari. Un grup tactic de luptă trebuie să se auto-sustină în teatrul de operații timp de 30 de zile, cu extensie de până la 120 de zile. Începând cu acest an, Uniunea Europeană va trebui să desfășoare simultan două operații militare, utilizând grupuri tactice de luptă. Este conceput un mecanism prin care două GTL vor fi în permanență gata de acțiune, pentru un interval de șase luni. Printr-o hotărâre a CSAT, România participă cu forțe ale Ministerului Apărării la două grupuri tactice de luptă: grupul HELBROC și grupul condus de

Italia. HELBROC are drept națiune cadru Grecia, din care mai fac parte Bulgaria și Cipru și este activat deja pentru semestrul al II-lea al acestui an. Grupul condus de Italia mai are în componere și forțe din Turcia, iar termenul de activare este semestrul al II-lea din 2010. România pune la dispoziția acestor grupuri subunități de infanterie, NBC, CIMIC, PSYOPS și ofițeri de stat major.

- La ședința de analiză a activității Ministerului, președintele Traian Băsescu a punctat ideea necesității îmbunătățirii calității vieții militarilor, în special a celor tineri. Ce ați făcut și ce puteți face dumneavoastră în acest sens?

- Ce pot face eu, este să cunosc problemele cu care se confruntă militarii pe toate planurile, să solicit identificarea unor soluții pentru rezolvarea lor și să promovez și să susțin acte cu caracter normativ, care să conducă la îmbunătățirea stării de lucruri. Mergând în planul concret, apreciez că sunt unele probleme care constituie priorități pentru conducerea Armatei. Aș enumera printre ele problema locuințelor de intervenție pentru cadrele militare, pentru care căutăm găsirea unor soluții avantajoase de construire și atribuire, încercând să valorificăm cât mai bine fondurile puse la dispoziție și terenurile din patrimoniul ministerului. O altă problemă este aceea a nivelului salarizării, în special pentru cadrele cu grade mici. În decembrie 2006, problema a fost rezolvată în parte, dar am propus pentru cei aflați la începutul carierei militare un proiect legislativ de creștere a coeficienților de ierarhizare, mă refer la soldații și gradații voluntari, pentru maiștrii militari și subofițeri, precum și la ofițerii cu grade inferioare. Suntem preocupați de recrutarea de personal și de promovarea acestuia pe filieră indirectă. Prin aceasta, încercăm să reducem deficitul de cadre de la baza ierarhiei militare, inclusiv prin promovarea într-o categorie militară superioară a soldaților și gradaților voluntari, respectiv a maiștrilor militari și subofițerilor care îndeplinesc condițiile. Măsura este una cu caracter stimulatoriu care poate determina pe militari să se pregătească, să caute să-și depășească nivelul de instruire, prin absolvirea unor instituții de învățământ superior, militar sau civil.

- Trecerea la profesionalizarea armatei, a fost intens mediatizată, fapt pentru care și numărul



candidaților pentru funcțiile de soldat-gradat voluntar a fost destul de mare. Care sunt măsurile pe care Statul Major General le poate întreprinde pentru a face cariera militară – la toate nivelurile – atractivă?

- În mare măsură, am răspuns mai sus la această întrebare. Atractivitatea carierei militare este în raport cu alte profesii, iar din acest punct de vedere,

concurența nu este întotdeauna corectă. De regulă, principalul criteriu este cel al veniturilor salariale, iar aici, în special la gradele inferioare, nu suntem avantajați. Mulți folosesc cariera militară drept o posibilitate de a se lansa ulterior într-o altă profesie. Alții vin în instituțiile militare de învățământ, pentru că seriozitatea și profesionalismul sunt certe și recunoscute, iar apoi aleg alte traiectorii în viață. Desigur că suntem preocupați de creșterea atractivității carierei militare, și ne preocupă modalitățile de stopare sau limitare a „hemoragiei” personalului instruit în armată către alte instituții.

- Domnule amiral, pentru că nu ne mai desparte mult timp de sărbătoarea Zilei Marinei, ce ați dori să le transmiteți marinarilor de ziua lor?

- Ziua Marinei a fost dintotdeauna o prilej de bucurie, o sărbătoare a oamenilor mării. Ea este percepută astfel și apreciată ca atare în special de populația civilă, de turiștii din stațiunile litoralului, pentru care multitudinea și diversitatea activităților, dinamismul acțiunilor și rigoarea specific militară dau o savoare deosebită acestor momente. Pentru marinari, Ziua Marinei este plină de responsabilitate și pentru că, dincolo de bucurie, în această zi marinarii trebuie să arate oamenilor nivelul de instruire. Iată de ce, doresc să-i încredințez pe marinarii militari, din rândurile cărora m-am ridicat până pe cea mai înaltă treaptă a ierarhiei militare, că le voi aprecia mereu realizările și mă voi bucura atunci când își vor demonstra profesionalismul, că voi păstra în suflet tot ce a reprezentat Marina Militară pentru mine în cei 32 de ani de carieră și că voi vibra de fiecare dată în rând cu toți marinarii la aceste momente aniversare. Acum, în pragul Zilei Marinei, le adresez tuturor celor care au ales această profesie sincere felicitări și le urez multă sănătate, fericire și numai aspirații împlinite. Fie ca Sfânta Fecioară Maria să-i ocrotească în drumurile lor pe întinderile nesfârșite ale apelor. ■

„Am certitudinea că Puma Naval este perfect adaptabil la fregată”

Interviu cu domnul comandor (r) Miron Rândetean, pilot de încercare la IAR Ghimbav

Text: Bogdan DINU

- Ne aflăm la sfârșitul celei de a treia etape a testelor de omologare a elicopterului Puma Naval. Vă rog să detaliați pentru cititorii noștri încercările la care a fost supus elicopterul.

- În primul rând vreau să precizez că elicopterul Puma Naval este o premieră națională, atât ca echipare cât și ca teste de omologare. Revenind la pachetul de teste vreau să vă spun că am ales varianta de a atinge limitele maxim posibile în care să putem spune că până aici se poate pilota, este controlabil elicopterul. După care, aceste diagrame pe care le vom întocmi vor fi diminuate cu un procent ca să fie accesibile pentru un pilot mediu ca pregătire și experiență. Desigur că după o mie de ore de zbor – dau un exemplu - un pilot poate atinge și diagrama limită dopată de către noi. Ca piloți de încercare noi suntem obligați în primul rând să asigurăm maximum limită de control asupra elicopterului în toate configurațiile de vânt, masă, unghiul de vânt, greutate, viteza navei. Toți acești factori concură la întocmirea diagramei de apunare.

- Cum a răspuns elicopterul la aceste solicitări?

- Cred că inițial procentul celor care manifestau scepticism la adresa elicopterului Puma Naval se cifra undeva la 10%. Toate criticile s-au dovedit a fi simple ipoteze. Am certitudinea că acest elicopter este perfect adaptabil la fregată. „Se pupă” amândouă „la fix”.

- Totuși au existat destule voci care au afirmat că este prea greoi, prea mare, dificil de manevrat, că



nu poate fi transformat într-un elicopter naval.

- Cu toate că această punte a fost concepută pentru elicopterul Lynx, care are diametrul rotorului cu un metru și jumătate mai mic decât Puma și dimensiunile celulei în general mai mici decât la Puma, totuși nu se poate pune problema imposibilității de apunare în nici o configurație. Va face față cerințelor operaționale 100%. Nu e nevoie să fiu pilot naval la 11000 de ore de zbor pe care le am la activ, pe toate tipurile de elicoptere și în toate configurațiile geografice pentru a face această afirmație. Este adevărat că la mare nu am zburat așa mult, mai ales pe vremuri cu MI 4 acum vreo 25 de ani, dar pentru mine nu sunt probleme deosebite. Este un elicopter greu de pilotat, greu de ținut, dar numai în configurații limită, adică ce am făcut noi acum pentru întocmirea diagramei limitelor maxim posibile. Când operează un pilot normal, nu va veni niciodată pe axă cu un vânt lateral ci va veni cu vânt de față iar în această situație pilotarea este mult mai confortabilă, elicopterul este mult mai stabil.

- Să înțelegem că elicopterul Puma Naval a trecut cu succes testul și poate fi considerat omologat? Au existat mici probleme?

- Vreau să precizez că mergem înainte cu certitudini și cu siguranță. Probleme minore au existat, cu zecile, dar e ceva firesc în această etapă. M-a impresionat în mod deosebit însă colaborarea dintre diferitele echipe prezente aici pe navă, fie că vorbim de IAR, de Centrul de cercetări și încercări în zbor de la Craiova, de echipajul navei sau piloții de la Statul Major al Forțelor Navale. Nu s-a mers pe idei divergente ci totul s-a focalizat pentru depășirea unui punct anume, oricare ar fi fost el, în care ne blocam. A fost o colaborare extraordinară între profesioniști.

- Aveți o recomandare pentru viitorii piloți ai Forțelor Navale?

- Recomandarea mea pentru viitorii piloți ai Forțelor Navale și, mai ales, pentru cei doi instructori care îi vor instrui, este să aibă grijă deoarece apunarea este foarte dificilă. Nu dorim să speriem pe nimeni, ci doar le recomandăm să facă antrenamentul pas cu pas, cu un grad de dificultate din ce în ce mai mare și să nu sară anumite trepte. Este foarte periculos, ca instructor, să nu evaluezi corect gradul de risc și nivelul de pregătire actual al fiecărui pilot în parte. Există deosebiri în nivelul de pregătire al fiecărui pilot. Poate unuia îi mai trebuie o oră-două de zbor, pentru că nu toți evoluează la fel. Ca să îi aduci pe aceeași linie trebuie să ai răbdare cu fiecare și să îi aduci pe toți la același nivel de pregătire. ■



Foto: Codruț Burdujan

Primul elicopter al Forțelor Navale Aripi deasupra mării

Căpitan ing. **Mihai EGOROV**

Pe parcursul unui an și jumătate, de când programul „elicoptere navale” a căpătat formă, trecând de pe planșeta de lucru a specialiștilor de la IAR Ghimbav în secțiile uzinei brașovene, v-am prezentat toate etapele transformării ofițerilor de marină în piloți de elicopter, procesul instruirii personalului tehnic care va deservi elicopterele navalizate dar și momentul zborurilor de încercare ale elicopterului IAR 330 Puma naval, desfășurate atât pe aerodromul de la Brașov, cât și în cadrul testelor pentru omologare care au avut loc pe fregatele Tip 22. În perioada februarie - iunie 2007, elicopterul a fost testat în condiții meteo diverse, la sol și la bordul fregatelor, fiind supus unor solicitări specifice mediului marin și misiunilor pe care le va îndeplini. După parcurgerea acestora a urmat omologarea elicopterului de către o comisie mixtă formată din reprezentanți ai Ministerului Apărării și ai firmei producătoare, IAR Ghimbav.

Sfârșitul acestei prime etape a programului, l-a constituit intrarea elicopterului IAR 330 Puma naval, numărul 140, în dotarea Forțelor Navale. Ceremonialul militar și religios prilejuit de acest moment unic în Forțele Navale, s-a desfășurat vineri 13 iulie, pe dana militară a portului Constanța. Au fost alături de marinarii piloți și tehnici de bord, amiralul

dr. Gheorghe Marin, șeful Statului Major General, contraamiralul de flotilă Dorin Dănilă, șeful Statului Major al Forțelor Navale, reprezentanți ai autorităților locale și ai principalelor instituții constănțene, amirali, generali și ofițeri din Forțele Navale și Forțele Aeriene, reprezentanți ai firmei constructoare, numeroși jurnaliști. Deși văzusem elicopterul atât la Ghimbav, cât și pe timpul testelor de pe fregate, de această dată am rămas surprinși de „face-liftul” făcut, pasărea de oțel a marinei, apărând

Echipajul primului elicopter IAR 330 Puma naval: de la dreapta la stânga: locotenentul Ionuț Ursescu, Mm I Corneliu Sandu, locotenent-comandorul Alexandru Ionescu și comandorul Tudorel Duță.



Foto: Codruț Burdujan

în fața asistenței vopsită într-o nuanță de verde-gri.

Odată cu intrarea în serviciul Forțelor Navale a primului elicopter, a fost reluată tradiția zburătorilor mării deschisă de către piloții escadrilei de hidroavioane, din perioada interbelică. Atunci, în iunie 1920 în Marina Regală Română a luat ființă Escadrila de Hidroavioane având în dotare 12 aparate de construcție germană care au participat cu succes pe durata celui de al doilea război mondial la operațiile purtate de forțele maritime, componenta aeriană fiind desființată la sfârșitul anilor '50.

În alocuțiunea sa, amiralul dr. Gheorghe Marina a subliniat importanța acestui nou vector pentru Forțele Navale: „Intrarea în dotarea Forțelor Navale a primului elicopter reprezintă o adevărată piatră de hotar în demersul de modernizare a Marinei Române, în acord cu strategia de utilizare a acestei categorii de forțe. Este o dorință devenită realitate. În urmă cu doar câțiva ani, puțini eram cei care credeam cu adevărat și lucram la elaborarea unui program menit să sporească apreciabil posibilitățile de luptă și de acțiune ale fregatelor. Pe baza deciziilor de la vremea respectivă și grație eforturilor proiectanților și constructorilor români, avem astăzi în fața noastră, primul dintre cele trei aparate IAR 330 Puma Naval. Tot grație deciziilor de atunci avem alături o echipă inedită de profesioniști, ofițeri-piloți și tehnicieni

de bord, formați și educați la aspra școală a mării și transformați, printr-un proces complex de instruire și antrenare, în prima generație de marinari-elicopterști. De astăzi, părțile proiectului Aviația de Marină capătă formă și conținut. Este primul pas către o nouă treaptă, aceea în care componenta aeriană a Forțelor Navale va deveni pe deplin operabilă, în măsură să-și îndeplinească misiunile care o definesc. Forțele Navale pășesc prin acest eveniment într-o nouă eră, putând desfășura prin mijloace proprii acțiuni în toate cele trei medii, naval, terestru și aerian. Sunteți prima categorie de forțe care se bucură de acest privilegiu, dar

obligațiile care vă stau în față sunt pe măsură. Vă cer să asigurați toate condițiile pentru ca realizările de până acum să nu rămână singulare, iar experiența acumulată în mii de ore de pregătire să se materializeze în tot atâtea misiuni încheiate cu succes.”

Adresându-se personalului Grupului de Elicoptere, contraamiralul de flotilă Dorin Dănilă a menționat: „Dragi militari ai grupului de elicoptere dumneavoastră sunteți cei care de astăzi va trebui să „însuflețiți” elicopterul IAR 330 Puma naval și prin dragostea de zbor, prin efort intelectual și fizic, prin renunțări, să faceți ca navele ce vă vor „adopta” și cărora le

aparțineți, să simtă forța și sprijinul pe care îl dați în îndeplinirea misiunilor pe mare. Chiar dacă pentru dumneavoastră piloții elicopterelor, vântul din pupa nu vă este tot timpul cel mai recomandat pentru că de azi vă reîntoarceți în Forțelor Navale după ce ați parcurs programul de pregătire specific, o să vă rog să-mi permiteți să folosesc o urare marinărească care să vă fie de bun augur și anume BUN CART ÎNAINTE și sper să adaptați urarea specifică aviației la cîte decolări, atâtea aterizări în câte decolări, atâtea apunțări!”

Cei prezenți la eveniment au vizitat apoi expoziția de tehnică de specialitate aflată în dotarea noului elicopter, punctul culminant constituindu-l însă zborul demonstrativ al elicopterului IAR 330 Puma naval, la manșa căruia s-au aflat comandorul Tudorel Duță și locotenent-comandorul Alexandru Ionescu. Treceri rapide deasupra fregatelor, viraje periculoase, coborârea scafandrilor în rapel în mare, salturi ale scafandrilor în apă, exercițiul de salvare a unui om căzut în apă, folosindu-se de troliul elicopterului, au fost câteva din acrobațiile executate de Puma naval și urmărite cu interes de cei prezenți, cu un plus pentru cei opt piloți marinari, din care fiecare își dorea să fie la manșă.

Urmează ca piloții marinei să înceapă pregătirea pe acest tip de elicopter, să se acomodeze cu diferențele existente față de modelul IAR 330 Puma pe care s-au pregătit la Otopeni, pentru a-și putea îndeplini apoi misiunile cu succes. Nu putem să le spunem decât, „Cer Senin!” ■



Foto: Mihai Egorov

Oficialitățile prezente la ceremonia de intrare în serviciu a elicopterului IAR 330 Puma naval. De la dreapta la stânga: locotenent-colonelul Leonard Mocanu, șeful Secției Informare și Relații Publice din SMG, amiralul dr. Gheorghe Marin, șeful Statului Major General, Dănuț Culețu, prefectul județului Constanța, contraamiralul de flotilă Dorin Dănilă, șeful Statului Major al Forțelor Navale și comandorul Alexandru Mârșu, comandantul Flotei de Fregate.



Foto: Mihai Egorov

Exercițiu demonstrativ de salvarea oamenilor căzuți în apă cu ajutorul elicopterului IAR 330 Puma naval.

Vedeta blindată Opanez (177)



Logistica din spatele fiecărei misiuni reușite

BAZA NAVALĂ

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

Ne-am obișnuit să scriem despre misiunile spectaculoase ale Forțelor Navale și despre oamenii care le execută. Poate de prea puține ori însă am scris și am vorbit despre oamenii din spatele reușitei unei misiuni. Despre Baza Navală – indiferent de numele pe care l-a avut - și unitățile subordonate ei, s-a scris puțin în ultimii ani. Poate pentru că nu este o unitate „spectaculoasă”, care se vede în primele rânduri, sau care poate crea evenimente mediatice, sau poate doar pentru că activitatea „logisticienilor” a fost mai mereu în umbră. Câți ne-am gândit la cei din spatele unei misiuni – fie că vorbim de o ieșire pe mare, unde navele trebuie să aibă alimente, combustibil, muniție, fie că vorbim despre o lansare de rachetă sau o tragere de artilerie? Mulți dintre „eroii” noștri fac parte din Baza Navală. 10 unități, 1400 de oameni, 35 de nave și 200 de autovehicule, iată coordonatele unității pe care v-o prezentăm în paginile următoare. Vă propunem în aceste pagini ale revistei, un dosar despre Baza Navală, o incursiune în lumea depozitelor și secțiilor logistice care o compun, o radiografie a activității desfășurate de oamenii care asigură de multe ori anonim, succesul misiunilor desfășurate de Forțele Navale. Și spre satisfacția celor din Baza Navală, anul trecut nu a fost nicio activitate a Forțelor Navale anulată din cauza lor.

În loc de istoric

Nu ne-am propus să transformăm dosarul revistei într-o pagină de istorie, dar vă propunem o scurtă incursiune în timp pentru a vedea cum au evoluat unitățile din compunerea Bazei Navale.

Astfel, Baza Navală a fost înființată la 1 mai 2005, atunci când Comandamentul Bazei 1 Maritime - structura logistică din Forțele Navale, înființată la data de 1 august 2002 - s-a transformat în Comandamentul Bazei Navale.

În compunerea Bazei Navale sunt 10 unități, dislocate în 8 localități: Comandamentul Bazei Navale, Centrul 338 Mentenanță, Secția 330 Logistică Palazu Mare, Secția 335 Logistică Mangalia, Secția 325 Logistică Tulcea, Secția 329 Logistică Brăila, Depozitul 342 Mixt Codru, Depozitul 340 Mixt Basarabi, Depozitul 305 Mixt Mangalia, și Divizionul Nave Speciale.

Depozitul 305 Mixt Mangalia s-a înființat la data de 12 mai 1958 sub denumirea de Depozitul 305 Carburanți Lubrifianți. În aprilie 2004 unitatea s-a resubordonat Comandamentului Logistic Întrunit București, urmând ca numai după patru luni să revină Forțelor Navale, intrând în subordinea Bazei 1 Maritime. La 15 noiembrie 2004, Depozitul 305 Carburanți-Lubrifianți s-a transformat în Depozitul 305 Mixt.

Pe data de 1 aprilie 1983 s-a înființat Baza 335 Reparații și Aprovizionare Mangalia, a Brigăzii 29 Vedete a Marinei Militare. Procesul de restructurare a făcut ca unitatea să-și schimbe denumirea și subordonarea în anul 2002, devenind Secția 335 Logistică Mangalia a Bazei 1 Maritime Constanța. În anul 2005, conform Planului cadru pentru continuarea procesului de restructurare și reorganizare al Armatei României s-a înființat Secția 335 Logistică a Bazei Navale Constanța.

Divizionul Nave Speciale continuă tradiția Divizionului 129 Nave Auxiliare înființat în anul 1964 sub directa subordonare a Diviziei 42 Maritime. Divizionul Nave Auxiliare a fost înființat în data de 1 septembrie 2002, ca urmare a unirii celor două Divizioane Nave Auxiliare care aparțineau Bazelor Logistice

numărul 335 și 330, trecând din acel moment în subordinea Bazei 1 Maritime; în organizarea actuală, unitatea funcționează din luna mai 2005.

La 14 martie 1964 s-a înființat Depozitul 342 Mixt sub denumirea de Baza 342 Tehnică, subordonată Brigăzii 29 Vedete Mangalia. Din anul 1994 unitatea se numește Depozitul 342 Mixt. În 2004 a trecut la Comandamentul Logistic Întrunit și unitatea a fost la un pas de desființare; la sfârșitul aceluiași an, a revenit în subordinea Forțelor Navale.

Înființată la 1 aprilie 1962, sub numele de Baza de Litoral 325, având ca misiuni principale, asigurarea logistică și asigurarea tehnico-materială și financiară a unităților subordonate Brigăzii 24 Fluviale, unitatea a suferit mai multe modificări în timp, la 1 august 2002, schimbându-și denumirea în Secția 325 Logistică Tulcea. Începând cu data de 1 aprilie 2005, Secția 325 Logistică Tulcea s-a resubordonat Bazei Navale.

La 30 iunie 1980 s-a înființat la Brăila, Batalionul 329 Aprovizionare aflat în subordinea Comandamentului Brigăzii 24 Fluviale. Peste 15 ani, pe 30 mai 1995 s-a înființat și a intrat în subordinea Comandamentului Flotilei de Dunăre, Baza 329 Logistică. În urma desființării, transformării, subordonării și înființării unor mari unități la data de 1 august 2002, Baza 329 Logistică se transformă în Secția 329 Logistică cu dislocarea la Brăila, subordonată Bazei 2 Fluviale Tulcea, la 1 mai 2005, intrând în subordinea Bazei Navale Constanța.

Unitatea Militară 02041 Basarabi s-a înființat în anul 1953 prin mutarea unei secții de la Depozitul Valul lui Traian în locația de astăzi a unității. Începând cu anul 1959 unitatea primește indicativ propriu și cunoaște mai multe etape în evoluția sa, în 2004 intrând în subordinea Comandamentului Logistic Întrunit. Din mai 2005, unitatea a trecut în subordinea Bazei Navale Constanța.

În anul 1983 prin comasarea mai multor unități și subunități din garnizoana Mangalia și Constanța a luat ființă Baza 330 Reparații și Aprovizionare, unitate logistică care avea

ca atribuții asigurarea logistică a unităților din compunerea Diviziei 42 Maritime. În perioada 1996 – 2002 au fost aduse diferite modificări de funcții în statul de organizare. Începând cu data de 1 septembrie 2002 Baza 330 Logistică a fost restructurată și a devenit Secția 330 Logistică cu o organizare și atribuții mult reduse; din 2004, unitatea a fost dislocată la Palazu Mare.

Având ca nucleu Secția 338 Reparații Aparatură Electronică și Automatică, în ianuarie 1982 s-a înființat unitatea 02049 sub denumirea de Baza 338 Reparații Tehnică de Luptă Navală; de-a lungul anilor a trecut prin mai multe etape de restructurări succesive. Începând cu 31 august 2002, unitatea își schimbă denumirea în Centrul 338 Mentenanță Tehnică Navală și intră în subordinea Comandamentului Bazei 1 Maritime, subordonare păstrată până în anul 2005, când devine parte a Bazei Navale.

Câte unități asigură Baza Navală

O întrebare legitimă, dacă ne gândim că vorbim de o mare unitate care asigură logistica întregii Flote și nu numai. Fiecare din unitățile subordonate, fie că sunt secții logistice sau depozite deservesc la rândul lor, cu produse specifice unităților din Forțele Navale. *„Este greu de spus, câte unități asigurăm, deoarece în afară de unitățile pe care le avem în arondare avem și celelalte unități de uscat și uneori chiar și alte unități din afara Forțelor Navale. Deservim și alte structuri din armată: de exemplu, acum avem de achiziționat necesarul de ambarcațiuni pentru toată armata. Este vorba despre ambarcațiunile necesare atât navelor noastre cât și scafandrilor și unităților din Forțele Terestre și Aeriene. Este un proces de durată, noi suntem la început cu achizițiile în acest domeniu. Pentru noi, procesul se va încheia în momentul în care beneficiarii vor face aprecieri asupra calității produselor. Dacă sunt pozitive, este bine, dacă apar probleme atunci trebuie să intervenim pentru garanțiile respective. Asta înseamnă să ai un contract încheiat corect și noi lucrăm corect. Pentru Forțele Navale se asigură*

toată logistica navelor din cadrul Flotei – la mare și fluviu -, la Batalionul de Infanterie Marină și la unitățile de uscat ale Flotei. Am desfășurat activități și pentru celelalte unități din Forțele Navale, Academia Navală, CREO, Centrul de Scafandri”, ne-a precizat comandorul Romulus Hâldan, comandantul Bazei Navale.

Diversitatea domeniilor de activitate

Fiecare din unitățile aflate în subordinea Bazei Navale desfășoară o activitate specifică, plecând însă de la misiunea principală a Bazei Navale aceea de a planifica, organiza și executa eficient sprijinul logistic pentru unitățile și marile unități din subordinea Statului Major al Forțelor Navale, dislocate la mare, fluviu și pe teritoriul Dobrogei.

Vom vorbi despre oameni și unități aleatoriu, respectând poate doar itinerariul parcurs de noi, echipa Grupului Mass-Media al Forțelor Navale în zilele documentării, pentru a-i descoperi pe „oamenii depozitelor”, încercând să identificăm împreună cu factorii de conducere din unități, domeniile de activitate, prioritățile și dificultățile cu care se confruntă.

Astfel, Depozitul 305 Mixt are ca misiuni principale primirea, recepționarea, depozitarea, distribuirea și conservarea munițiilor de infanterie și artilerie, a materialelor ASA, a carburanților, lubrifianților și a materialelor de resort necesare bunei funcționări a navelor și tehnicii existente în Forțele Navale. Această unitate primește și depozitează întreaga cantitate de combustibil necesară Forțelor Navale pe parcursul unui an de instrucție. Primirea se face doar iarna, indiferent de zi sau noapte, anul trecut recepția cantității de combustibil încheindu-se a doua zi de Crăciun. Și cantitatea de combustibil ce poate fi depozitată în rezervoare ajunge la câteva mii de tone. Rezervoarele sunt subterane, sistemul de recepție și distribuire a combustibilului putând fi realizat atât pe apă, de la tancurile maritime 531 și 532, cât și de pe uscat cu ajutorul garniturilor de tren. Toată activitatea acestui sistem de distribuție a combustibilului este dirijată din „casa vanelor”, o incintă în care nu vezi decât dispozitivele de acționare a vanelor. *„Încercăm să planificăm distribuțiile de luni până joi, dar când avem solicitări le facem și vineri. Dacă se primește ordin, se distribuie în orice zi, la orice oră; am făcut distribuții și noaptea”, ne-a precizat maiorul Costel*



Ceamurile, adevărații cărauși ai materialelor în Delta.

Safta, șeful de stat major al unității. Unitate „grea”, conducere tânără; asta și pentru că în ziua documentării, comandantul unității locotenent-comandorul Vasile Săvulescu, avea doar trei zile la comandă, iar șeful de stat major este în funcție de șase luni.

„Secția 335 Logistică este formată din comandamentul Secției și subunitățile de deservire. Avem subunități pe linie de întreținere portuare, pe linie de cazarmare, Centrul de colectare. Principalele misiuni ale secției sunt asigurarea navelor aflate în arondare: Divizionul 150 Rachete Navale, Divizionul 50 Corvete, Divizionul de Nave Speciale și Compania NBC. Asigurăm aproape 1000 de oameni, din punct de vedere tehnic, al hrănirii și echipării. Sunt foarte multe solicitări de la unitățile de nave pentru asigurarea transportului, cu tehnică pentru îndeplinirea misiunilor pe mare. Încercăm să le onorăm și cred că în mare măsură reușim; colaborarea cu unitățile este foarte bună”, ne-a menționat căpitan-comandorul Lucian Botea, comandantul Secției 335 Logistice Mangalia.

Pentru personalul Depozitului 342 Mixt, principala misiune o constituie primirea și distribuirea materialelor, în special a celor specifice Forțelor Navale

Materiale de resortul auto aflate în magazinele Secției 335 Logistică.



– mine, torpile, rachete navale – cu tot ce înseamnă logistica aferentă lor, complete pentru pregătirea lor, pentru verificarea lor. *„Depozităm combustibilul special pentru rachete; ținerea acestor capacități de depozitare în stare de operativitate și ca misiune specifică pregătirea minelor din Forțele Navale”, ne-a precizat maiorul Viorel Rusu, șeful de stat major al unității, aflat la comandă la momentul vizitei noastre. Trecusem de nenumărate ori pe lângă poarta Depozitului de la Codru, dar nu mi-am imaginat dimensiunea reală a unității, întinsă pe 62 de ha. Ghidul nostru, adică maiorul Rusu ne-a prezentat atât zona tehnică a unității cât și spațiile*

administrative. Distanțele între punctele de interes jurnalistic au fost mari, în unitatea camuflată ideal în pădure, dar am ținut să vedem și cum arată o magazie de mine renovată și una care-și așteaptă rândul la renovare, dar și fostele puncte tehnice de pregătire a rachetelor, transformate în urma restructurării în spații de depozitare. O unitate poate puțin vizibilă, dar importantă în structura Bazei Navale.

O altă unitate discretă prin amplasament, Depozitul 340 Mixt este o formațiune de asigurare tehnică și materială, destinată să păstreze și să întrețină în condiții de securitate deplină armamentul, munițiile, elementele de muniții și alte materiale tehnice și de întreținere din rezeva SMFN. Vorbim din nou despre o unitate „izolată” la propriu, acolo unde mai ales iarna ajungi cu greu. De fapt, am fost primii din presa militară care le-am trecut pragul. În spatele porții, din nou multe clădiri, cu vârste impresionante, care-și așteaptă rândul la consolidări. Pentru a avea o imagine amplă a activității desfășurate aici, intrăm și în zona tehnică. Fără brichete, fără telefoane mobile, fără nimic care ar putea declanșa incendii. Depozitele de muniție ni s-au înfățișat ca niște adevărate buncăre, iluminate natural, în care temperatura interioară a fost cu mult mai suportabilă decât ceea ce se afla afară. În interior, lăzi de muniție care-și așteaptă tragătorii. O activitate deosebit de importantă pe care o execută în acest moment personalul de aici, este distrugerea muniției din loturile expirate, în poligonul din vecinătate, activitate pe care o vom prezenta într-un număr viitor al revistei.

O misiune importantă o are și Secția 330 Logistică. *„Asigurăm din punct de vedere al echipamentului toate unitățile de marină din Constanța; asigurăm cu armament, muniție, echipament. Este o unitate grea,*

Aspect din interiorul parcului auto al Secției 325 Logistică Tulcea.



Instalația de transfer a combustibilului de la tancul maritim spre rezervoare, din cadrul Depozitului 305 Mixt.





Plutoanele de poliție militară asigură paza unităților din cadrul Bazei Logistice. Plutonierul Vâlsan, de la Depozitul 340 Mixt, la post.



Gheretele celor din pază – o problemă comună a unităților din Baza Navală.



Aspect din timpul antrenamentului desfășurat de câinii de la Codru; căldura și-a pus amprenta și pe ei.

navele pe care le asigurăm, fregatele, Grupul de elicoptere dar și dragoarele, care sunt nave cu pretenții, cu misiuni internaționale”, ne-a declarat căpitan-comandorul Nicolae Giubernea, comandantul Secției.

Misiunile Secțiilor 325 Logistică Tulcea și 329 Logistică Brăila sunt asemănătoare, una ocupându-se de asigurarea navelor din zona Tulcea precum și a forțelor care acționează în Delta Dunării și respectiv de asigurarea navelor din zona Brăila. Având o zonă mare de responsabilitate, navele logistice, în primul rând cele de transport execută misiuni în zona Sulina și Sfântu Gheorghe pentru asigurarea cu produse, materiale necesare unităților Direcției Hidrografice, CREO, precum și pentru forțe din sistemul național de apărare. Nu trebuie omise aici, nici importanța navelor de comandament Mureș și Siret, care desfășoară misiuni specifice, atât de comandament cât și de reprezentare și protocol. Prin atelierele de reparații, Secțiile Logistice de la Brăila și Tulcea asigură reparațiile curente ale navelor din unitatea proprie și a celor arondate,

folosindu-se și de doc, mai puțin cele două nave de comandament mari Mureș și Siret, pentru care se execută doar lucrări curente. Iar defecțiunile apărute nu țin cont de cele mai multe ori de zilele de weekend sau de cele opt ore ale programului. Tot ceea ce se poate – și nu există, nu se poate – se rezolvă. Căpitan-comandorul Iulian Sandu, comandantul Secției 329 Logistică Brăila: „Lunar navele G.N.Log. ies pe fluviu în misiuni de antrenament cu durata de 7 – 10 zile. În afară de aceste misiuni planificate se execută serviciul de „nava de salvare – avarii”, distribuții de motorină, intervenții cu R.F. 310 și exerciții de ambarcare mine cu ceamul 418 împreună cu Divizionul 88 Vedete Fluviale.”

O unitate foarte importantă în angrenajul Bazei Navale este și Divizionul de Nave Speciale din Mangalia. Unitatea funcționează ca o unitate logistică și are ca misiuni asigurarea cu combustibil, asigurarea remorcajului pentru navele din portul Mangalia și portul Constanța – în portul Constanța cu remorcherul maritim 101.

Divizionul asigură combustibilul la toate unitățile din Forțele Navale care au nave,

de la Brăila, Tulcea, Constanța și Mangalia

cu cele două tancuri de combustibil 531 și

532. Unitatea are 11 nave din care două

tancuri, un remorcher, trei SRS, trei nave

de comandament - Egreta, Rândunica,

Luceafărul -, nava Magnetica, nava maritimă

Emil Racoviță, prin transfer de la Direcția

Hidrografică Maritimă, în locul remorcherului

maritim de salvare Hercules.

Asigurarea pazei

Din 2005, odată cu profesionalizarea Forțelor Navale paza unităților de marină a revenit firesc în sarcina soldaților și gradaților voluntari. Și dacă la unitățile de nave din porturile Mangalia, Brăila și Tulcea, acest serviciu este executat de către militarii de la nave, la secțiile logistice și depozitele din subordinea Bazei Navale, paza este executată de către plutoanele de poliție militară, înființate în acest sens.

„Asigurăm un minim necesar pentru executarea pazei. Serviciul de pază se execută în sistem 12 ore serviciu cu 24 libere, pe turele de zi și 12 ore serviciu cu 48 ore libere noaptea. Ar trebui mărită limita de încadrare, în sensul că acest lucru ne-ar putea permite reînființarea unor posturi de pază care ar fi necesare”, ne-a precizat maiorul Costel Safta de la Depozitul 305 Mixt. Lipsa oamenilor destinați serviciului de pază, sau mai corect, numărul din ce în ce mai redus al acestora, este o problemă comună, unităților din Baza Navală. „Greu cu paza. La pază nu avem decât 12 SGV într-un pluton de poliție militară; iarna e și mai greu pentru că trebuie să ținem în funcțiune centrala termică. Avem și civili încadrați, dar dacă îi țin tot timpul, trebuie să le dau foarte multe libere, conform Codului muncii și nu am oameni”, ne-a declarat căpitan-comandorul Nicolae Giubernea, comandantul Secției 330 Logistică. Și pentru că sarcinile sunt multe raportate la numărul personalului, la unități s-au găsit și soluții alternative. Astfel, la Secția

330 Logistică, la punctul de control al unității, veți avea surpriza să găsiți, în fiecare zi de la 7 la 15, în serviciu, personalul feminin al unității. Măsura a degrevat practic SGV-ii de la acest serviciu, ei putând fi folosiți astfel la rezolvarea problemelor specifice unității: manipularea materialelor, curățenie.

Chiar dacă timid, sistemele de pază moderne, încep să pătrundă și în unitățile Bazei Navale. „Sistemul cu SGV se restrânge continuu pentru că au apărut noi sisteme moderne de vizualizare și nu se va mai face paza cu cei din gheretă”, ne-a precizat

comandorul Romulus Hâldan, comandantul Bazei Navale. Aveam să ne convingem și noi de acest lucru, în incinta Depozitului 342 Mixt Codru, acolo unde la unele magazine au fost instalate sisteme de senzori iar pentru pază sunt folosiți și câini. „Unitatea are 62 de hectare, și 92 de clădiri în administrare. Am căutat să îmbunătățim continuu sistemul de pază; în prezent avem SGV în pază și un sistem de alarmare cu senzori de mișcare, senzori de fum, camere de luat vederi. Am solicitat un sistem mai performant, care se poate realiza doar prin Departamentul

pentru Armamente dar fondurile sunt mari și deocamdată nu avem sorți de izbândă. La pază avem 48 de SGV, în două plutoane de poliție militară, care lucrează în ture. Nu s-a pus niciodată problema dacă îmi ajung oamenii, ci cu oamenii pe care-i am trebuie să fac treabă. Avem șase câini de pază și șase SGV cu cursuri pentru câini. Ei asta fac acum, îngrijesc câinii. Îi scot la instrucție, îi bagă seara în posturi, eu sunt mulțumit pentru că acești câini sunt utili în serviciul de pază”, ne-a declarat maiorul Viorel Rusu, șeful de stat major al unității de la Codru.

Statele de organizare, o problemă?

Multe misiuni specifice, cu accent pe cele de transport, de distribuție de materiale, nefiind neglijate nici activitățile de întreținere a munițiilor aflate în păstrare, în conformitate cu prevederile regulamentelor în vigoare, sunt desfășurate zilnic de cei aproape 1400 de oameni ai Bazei Navale. După cum am precizat și mai sus, o parte importantă, raportată la numărul SGV-ilor sunt angrenați în mod curent, în activități de pază. Chiar dacă recunosc că nu mai este ca pe vremuri, când marina și implicit unitățile pe care astăzi le comandă, aveau suficient de mulți oameni, comandanții de unități identifică problemele referitoare la statele de organizare, încercând apoi să găsească soluții. În unele situații însă, statul nu acoperă cerințele unităților raportate la nevoile de



Pregătirea și verificarea rachetei desfășurate în atelierul specializat de la Mangalia, este foarte importantă pentru reușita misiunilor de foc.

asigurare a unităților de nave, pe care le au arondate. Pentru că, munca anonimilor din depozite sau de la secțiile logistice, se vede în executarea misiunilor de către celelalte unități din Forțele Navale. Și poate, așa cum ne-au declarat, uneori numărul oamenilor ar fi suficient, dacă structura unităților ar fi cea mai bună. Din păcate, ca și în alte părți, sunt foarte multe sarcini de îndeplinit prin cumul. Iar în perioadele în care o parte din personal este în concediu, pentru că și concediile trebuie luate, sarcinile pentru cei rămași în unități devin cel puțin duble. Asta nu înseamnă că oamenii se plând de lipsuri; au învățat să le identifice și să caute soluții pentru a le rezolva.

Comandorul Romulus Hâldan: „Ca număr de personal n-aș putea spune că sunt nemulțumit. Când aș spune lucrul acesta înseamnă că sunt probleme majore, nu probleme mai mici de la unități – mi-ar mai trebui un zugrav sau nu știu ce la o unitate sau alta. Problema este de structură, cum a fost ea concepută. Acum câțiva ani, când au fost făcute structurile, ele au fost din păcate, făcute pentru oameni, nu pentru obiectivele și misiunile structurii. S-a mers mai mult pe probleme sociale. Sunt oameni care parazitează structurile. Ei trebuie însă puși la treabă. Reacția lor este aceea de respingere; îți reproșează că de ce l-ai luat de la locul lui. Un manager este cel care hotărăște fiecare ce trebuie să facă și să-i mute. O structură trebuie să fie modulară, pentru ca apoi să fie flexibilă. Când constăți că sunt unii care nu au încărcare o perioadă, trebuie să faci o schimbare în structură. Întâi o verifici și dacă nu merge, atunci schimbi, nu invers. Sunt funcții, mici la prima vedere pe care dacă nu le ai bine ancorate, bine poziționate, poți să ai probleme apoi”.

„Sunt cam puțini oameni raportat la numărul de misiuni executate; unitatea execută serviciul Gardă cu nave, asigură navă de intervenție pe portul Mangalia cu cele trei SRS 578, 580, 581. La ieșirile pe mare, mai ales la cele de lungă durată se completează echipajele de la alte nave, se „întărește” echipajul pentru a-și executa misiunile în siguranță și să poată executa misiunea în condițiile cele mai bune. La navele mari – la cele două tancuri e slăbuț cu încadrarea la maiștri militari, deoarece există doar trei funcții de maestru militar. La o navă cum este tancul 532, care la un deplasament maxim ajunge la 2200t trei funcții de maestru și una de ofițer – comandantul, care este de aspirant-locotenent”, ne-a declarat căpitanul Adrian Ciobanu, comandantul RMS



La Centrul de Colectare, antrenamentele de vitalitate se desfășoară zilnic. Navele trebuie să plutească.

Viteazu, aflat la comanda unității în perioada documentării.

Căpitan-comandorul Marcel Sârbu, comandantul Depozitului 340 Mixt: „Statul e mare, dar mare este un termen relativ; sunt 4 ofițeri, 10 maiștri, 10 subofițeri, 20 de civili și 62 de SGV. Probleme sunt peste tot și la ofițeri. Avem acum unul mutat. Săptămâna trecută, unul din noi trei era în concediu; unul a fost în misiune iar cel care a rămas a trebuit să se ocupe de toate problemele. Să-și imagineze la o unitate de nave cum este cu un singur ofițer. Ne-ar mai trebui totuși măcar unul; înainte erau 13 ofițeri. La subofițeri n-ar fi probleme la pază; probleme sunt la maiștri militari, la gestionari. Înainte erau trei la o structură, iar acum a rămas doar unul. Structura funcționează la pace, când în ciuda faptului că ne-am propus să dăm materiale doar marți, miercuri și joi, facem distribuție și luni și vineri, pentru că apoi vin tot la noi și ne aglomerăm. Probleme ar putea fi în situații de criză, când ai același număr de gestionari și ei trebuie să distribuie poate din trei, patru locuri o dată; nimeni nu crează însă funcții în ideea că lasă că o să fie nevoie. La SGV, problema este cu paza unde nu avem oameni suficienți. La personalul civil am avea probleme la serviciul cazarmare unde este un singur zidar pentru toată unitatea asta; înainte aveam și un electrician.”

N.C. Siret, văzută prin rampa ceamului 417, ambele din Secția 325 Logistică Tulcea.



O situație aparte am întâlnit la cele două Secții Logistice care au în componere și Grupul de Nave Logistice, Tulcea și Brăila, unde deși există nave similare, statele diferă, uneori foarte mult. Situația ne-a ridicat semne de întrebare, la care am căutat răspunsuri. Comandorul Romulus Hâldan: „Să luăm de exemplu ceam-ul. Cel de la Brăila are doi oameni, cel de la Tulcea patru. Așa au fost făcute când existau două Baze, Maritimă și Fluvială. Unul din comandanți a zis, dau mai mulți oameni la ceam decât la remorcher sau invers. Noi am moștenit situația. Este vorba și de misiuni. Ceamul de la Tulcea face mult mai multe misiuni decât cel de la Brăila. Cei de la Brăila sunt

mulțumiți cu cei doi oameni de la ceam; nu-și face probleme că sunt doi. Este greu de omogenizat statele, mai ales la structurile mici.” Căpitan-comandorul Iulian Sandu, comandantul Secției 329 Logistică Brăila: „Statul de organizare este subdimensionat față de multitudinea și complexitatea sarcinilor care ne revin. Mă refer în special la personalul Atelierului Plutitor Reparații Nave și Tehnică de Luptă care nu poate executa în totalitate și de calitate lucrările de reparații la navele din asigurare. În general lucrările de reparații sunt executate prin colaborare strânsă între echipajele navelor și personalul A.P.R.N.T.L. O problemă deosebită o constituie echipajele subdimensionate ale navelor logistice care nu asigură nici întreținerea de calitate a navelor și a tehnicii. Ca exemple concludente, „tancul fluvial 494” de 1000 t, o nava de 84 m lungime și 12 m lățime, care este deservită de un echipaj format din doi maiștri militari și trei SGV. Poligonul de vitalitate este deservit de un singur SGV. Și toate acestea în condițiile în care tehnica și sistemele de siguranță sunt la nivelul anilor 1960. Pentru a putea executa misiunile în siguranță suntem nevoiți să suplimentăm echipajele cu personal de la alte nave și când găsim înțelegere chiar de la alte unități” – aspect văzut și de noi la exercițiul DANUBE GUARD 07, când în echipajul N.C. Mureș a fost personal de la Divizionul 88 Vedete Fluviale.

Căpitan-comandorul Ion Zaharia, comandantul Secției 325 Logistică Tulcea: „Personalul este insuficient, cel puțin la nave, unde trei-patru oameni trebuie să execute manevre și marș cu nava; în schimb datorită pregătirii și cunoscând zona au ajuns să-și desfășoare misiunile foarte bine, fără probleme, fără incidente, în timpul ordonat. Este dificil când trebuie să scoatem toate navele în același timp, cum s-a întâmplat în perioada 9-13 iulie, când au rămas în Tulcea doar cazarma



Instrucție de specialitate la Depozitul 305 Mixt Mangalia. În acțiune, grupa PSI condusă de sergentul major Gabriel Tărăbuș, în plan secund.



Exercițiul de respingere a infiltrării inamicului dinspre pădure, la Depozitul 342 Mixt Codru.

plutitoare și atelierul plutitor, dar trebuie să ne descurcăm.”

Dificultățile au fost resimțite la unități și din cauza fluctuației soldaților și gradaților voluntari. Problema este generalizată, la nivelul multor unități din Forțele Navale, unde din păcate mulți din SGV-ii bine pregătiți au părăsit sistemul îndreptându-se spre alte ministere, care asigură condiții mai bune. Iar în lipsa unor soluții concrete, multe din unități riscă să piardă oameni, de fiecare dată când Ministerul Internelor și Reformei Administrative sau alte structuri vor organiza concursuri de angajare.

„Instrucție” în unitățile logistice?

Chiar dacă pare puțin forțată întrebarea, considerăm că ea este justificată prin prisma realităților din teren și mai ales a percepției acestora. Prin natura misiunilor pe care le execută, personalul unităților din subordinea Bazei Navale execută misiuni specifice, de transport, depozitare și pază. Și totuși, multe

trageri ca toți ceilalți și deci trebuie să facem și puțină instrucție. Facem însă multe hârtii în acest domeniu. Noi facem revistă de front, doar cu cei care sunt prezenți în ziua respectivă, dar o dată pe lună îi adun pe toți. Dacă i-aș aduna în fiecare săptămână, nu aș mai avea când să le dau libere și țin ca oamenii să-și ia liberele corespunzătoare muncii. O dată pe lună ne adunăm toți.”

Comandorul Romulus Hâldan: „Da, se poate face, pentru ceea ce suntem destinați. Și în logistică predomină mult partea practică; ei (SGV – n.n) fac instrucție practică, activități zilnice. Noțiunile și deprinderile le capătă în Centrul de Instrucție, dar celelalte le face practic prin natura funcțiilor și atribuțiilor specifice. Numărul de ore de pregătire este mai mic decât la alte unități; nu este cazul la nave, dar și acolo este multă practică, pentru că navele au multe ieșiri.”

dintre ele, dacă nu toate, sunt angrenate în toate exercițiile organizate de eşaloanele superioare; asta înseamnă oameni care sunt luați de la alte activități. Dar, s-au găsit soluții; acolo unde numărul ofițerilor este foarte redus, au fost implicați în executarea turelor din punctul de comandă, maiștrii militari și subofițerii, așa cum s-a întâmplat la unitatea de la Codru. Se pune accentul, de asemenea, pe pregătirea centralizată a SGV-ilor, cel puțin o dată pe lună. Maiorul Viorel Rusu, șeful de stat major al Depozitului 342 Mixt: „Executăm două zile de instrucție pe lună, cu fiecare categorie de militari, astfel încât într-o lună să parcurgă o zi de pregătire militară generală și una de pregătire de specialitate. Și chiar țin la această categorie de pregătire deoarece executând serviciul în ture, nu-i mai vezi în fiecare zi și singurele zile în care ai timp să-i cunoști sunt acestea. Baza serviciului la noi este că stai singur în pădure.”

Căpitan-comandorul Niculae Giubernea: „Trebuie să facem instrucție. Noi facem

Am asistat și noi la două exerciții de antrenament specifice desfășurate de soldații și gradații voluntari la Depozitul 305 Mixt Mangalia și la Depozitul 342 Mixt Codru. Am spus antrenamente specifice, deoarece la Mangalia, unitatea având ca obiect de activitate combustibilul, am văzut un exercițiu de stins incendiul; este de altfel, un antrenament uzual atât aici, cât și la celelalte depozite văzute și se desfășoară cel puțin o dată pe săptămână. La Mangalia, unitatea a primit de puțin timp o mașină modernă de pompieri, pe care cei din grupa PSI învață să o folosească sperând totuși că nu va fi nevoie. La Depozitul 342 Mixt Codru, i-am putut vedea pe câini la lucru, în timpul antrenamente specifice. Antrenamente au executat și militarii din plutoanele de poliție militară, care în acea zi de instrucție, au desfășurat exerciții de respingerea atacului inamic dinspre pădure, în diferite variante. Cât despre echipajele navelor le-am văzut acționând în diferite situații, de la lupta cu



Navele Secției 325 Logistică Tulcea, pregătindu-se pentru o ieșire pe fluviu.



Majorul Viorel Rusu, ghidându-ne prin labirintul unității de la Codru.



Tehnica scoasă din uz își așteaptă cumpărătorii la Mangalia.

ghețurile, la exercițiile Euxin 06 sau Danube Guard 07.

Resursele financiare

Probabil că niciodată resursele financiare primite și gestionate de unități nu vor fi la nivelul așteptărilor, cu toate că va trebui ca aceste fonduri să se apropie cât mai mult de necesarul unităților. Altfel, riscăm să rămânem cu multe zone în care oamenii vor reuși să se descurce doar „prin forțe proprii”. Aceeași situație am găsit-o și la Baza Navală. Fondurile primite pentru unitățile proprii nu sunt nici mai mari, nici mai mici decât în alte unități, problema fiind însă modul de gestionare a lor.

„Cerințele și posibilitățile întotdeauna sunt în discordanță. Problema fondurilor este relativă. Dacă spun că nu-mi ajung fondurile nu spun o minciună, dar nu spun nici o filosofie. Dacă spun că-mi ajung, iar spun o minciună. Niciodată fondurile nu ajung, pentru că apar alte cheltuieli. Doza de neajuns este importantă. Trebuie lucrat însă la optimizarea activităților și fondurilor. Niciodată nu vei primi foarte mulți bani, dar este important că primești. Am avut perioade mai demult când nu primeam nici 10% din ceea ce aveam nevoie. Lucrurile merg spre bine. Fondurile sunt asigurate, nu cât trebuie, dar sunt asigurate. Sunt avute în vedere proiectele majore ale Forțelor Navale la distribuirea banilor. Viitorul n-ai voie să-l periclitezi”, ne-a precizat comandorul Romulus Hâldan. Iar volumul fondurilor rulat de către cei din Baza Navală este impresionant, anul trecut numai pentru asigurarea materială, fiind cheltuiți peste o mie de miliarde de lei.

Căpitan-comandorul Lucian Botea: „Fondurile alocate unității în acest an, într-adevăr poate sunt insuficiente, dar din cele alocate încercăm să găsim mijloacele necesare să cumpărăm doar ceea ce trebuie la unitățile de nave, în vederea îndeplinirii misiunilor de executat. Fondurile sunt puține la unele produse, mă refer la pregătirea de luptă, unde avem foarte multe cereri de la unitățile de nave. Nu le putem asigura decât în limita fondurilor primite. Este nevoie de o nouă gândire a bugetului în vederea alocării de fonduri mult mai mari pentru unitățile de nave, pentru noi, pentru menținerea clădirilor, pentru menținerea unității în stare operativă, pentru a fi în măsură să-și îndeplinească misiunile pentru care funcționează.”

Și dacă unitățile admit că primesc mai mulți bani decât anul trecut, sunt și articole bugetare, unde aceste fonduri ridică mari probleme, asigurarea cu materiale ACT fiind invocată de mai toți interlocutorii.

„În general fondurile sunt insuficiente la anumite capitole bugetare ca de exemplu: rechizite, materiale ACT, piese de schimb, materiale pentru reparații. Încercăm să utilizăm aceste fonduri cât mai eficient și prin colaborare cu Centrul de Mentenanță și transferul de materiale între unitățile Bazei Navale reușim să îndeplinim obiectivele stabilite”, ne-a precizat căpitan-comandorul Iulian Sandu, comandantul Secției 329 Logistică Brăila.

Căpitan-comandorul Marcel Sârbu, comandantul Depozitului 340 Mixt: „Fondurile primite pentru anul acesta nu sunt mari deloc; cele mai mari dificultăți avem la pregătirea pentru luptă și la carburanți”.

Asigurarea alimentelor

Obligativitatea unei mese pe zi, pentru personalul din unitățile Forțelor Navale, a făcut ca parte din alimentele contractate în mod obișnuit pentru asigurarea mesei de dimineață sau a gustării, să se regăsească foarte puțin în noile cereri venite de la unități. În ce măsură, obligativitatea

unei mese pe zi a afectat contractele deja încheiate cu furnizorii de diferite produse alimentare? Comandorul Romulus Hâldan: „Noi am prevăzut acest lucru. Contractele sunt făcute de așa natură încât putem să „navigăm” între cantități minime și maxime pe care putem să le achiziționăm. Am învățat din experiență. Până acum, de un an de când sunt în această funcție, toate contestațiile la licitații le-am câștigat. Asta înseamnă profesionalismul oamenilor care fac contractele și respectarea procedurilor. Și am avut tot felul de situații cu firmele ofertante, de la dialoguri civilizate, la unele mai puțin. Legislația nu prevede cine plătește pagubele produse de anularea licitațiilor, datorită contestațiilor. La o misiune pe mare, poți să spui, ne întorcem că nu e marea bună, sau nu putem face tragerile și nu e nici o problemă, dar când nu-i pui omului mâncarea pe masă, nu i-ai dus combustibilul, nu i-ai rezolvat problema cu piese de schimb, nu te crede nimeni. Problemele trebuie rezolvate rapid. Și apar și probleme de calitate. Au fost și situații în care am refuzat alimente care nu corespundeau calitativ.”

Cine întreține cazarmile?

Numărul mare de clădiri din fiecare unitate, vechimea acestora – unele având 40-50 de ani –, statele de organizare în care funcțiile de cazarmar lipsesc sau există într-un număr insuficient, alături de puținătatea fondurilor alocate pentru reparații, fac din „cazărmi”, una din problemele cu care se confruntă personalul Bazei Navale. Era oare mai bine ca toate cazarmile să aibă administratori? Ar fi mai bine dacă ar mai exista o unitate care să administreze cazarmile cu tot ceea ce înseamnă acest complex? Întrebări retorice.

Comandorul Romulus Hâldan: „Nu avem fonduri prea mari pentru necesitățile de reparații, care s-au adunat în mulți ani însă. E vorba și de abordarea celui care împarte banii. Prefer să reparăm ceva complet într-o unitate, decât să distribuim banii în mai multe locuri ca să iasă niște cârpeli. Și la noi, clădirea Bazei Navale, avem „fața scorjită”,

probleme cu acoperișul, dar ținem de Batalionul Stat Major și Deservire. Era bine să existe o unitate specializată în cazărmi. Nu avem nici instituția administratorului de cazarmă. Era bine dacă Direcția Hidrografică Maritimă, care administrează clădirea avea un administrator, cu o grupă de întreținere, care ne-ar fi predat clădirea, până când ne-am fi mutat în altă parte și procesul ar fi fost invers.”

Iar cazarmile sunt o problemă care-i frământă pe toți cei implicați: „La capitoul cazarmare avem probleme, deoarece atât clădirile administrative cât și spațiile de depozitare necesită multe lucrări de reparații, de renovare, de întreținere care cu fondurile alocate nu se pot face”, ne-a declarat maiorul Costel Safta, șeful de stat major al Depozitului 305 Mixt.

Căpitan-comandorul Lucian Botea: „Unitatea asigură toate cazarmile din Mangalia, cu excepția celor care aparțin de Centrului de Instrucție. Avem 26 de cazărmi în administrare în garnizoana Mangalia, o suprafață de 23 de ha, care se află în evidența unității noastre, 305 pavilioane care trebuie întreținute. Sunt multe probleme la cazarmare, datorită și personalului foarte mic la subunitatea de cazarmare, o încadrare de 14 oameni, plus comandantul subunității, nu asigură personalul necesar întreținerii acestor pavilioane. De asemenea avem 5 centrale termice în administrarea unității care asigură agentul termic pentru toată Mangalia, de la bazinul de înot al UM 02196, căminul de nefamiliști C5 și celelalte interioare. Prin stat nu avem fochiști care să asigure toate centralele.”

Situația este similară și la unitățile de la Codru și Basarabi, care au în administrare peste 90 și respectiv 50 de clădiri, pentru toate destinațiile, clădiri care sunt administrate de doi și respectiv un om. Asta în condițiile în care unitățile se întind pe mai mult de 60 de ha și numai deplasarea între clădiri îți ia suficient timp. Și totuși, din puținătatea resurselor alocate problemei cazarmilor, în acest an, intră în modernizări mai multe cazărmi din

unitățile subordonate Bazei Navale. Dacă însă ritmul nu va fi unul suficient de rapid, parte din clădirile care nu-și găsesc locul la reparații, riscă să devină pericole pentru cei care-și desfășoară activitatea în ele.

Avem mașini?

„Armata nu cumpără mașini”, ne-a spus unul din interlocutări, atunci când am vrut să vedem cum se descurcă cu parcul de mașini existent. Poate că nu cumpără, dar poate ar trebui să facă acest lucru (dacă și legislația ar permite), pentru a nu mai întâlni situația din prezent, când aproape toate mașinile din unitățile logistice au și numărul de ore de funcționare și numărul de kilometri depășiți. Și totuși, mașinile Bazei Navale circulă zilnic, pentru că nici nu ar avea cum să n-o facă, gândindu-ne doar la importanța misiunii acestor oameni. Numai în anul 2006, mașinile Bazei Navale au parcurs aproape 1.170.000 Km în 3300 de ore, ceea ce spune totul despre activitatea celor de aici. Că reușesc să facă mașinile să funcționeze doar cu pricepere, entuziasm, multă muncă și puține fonduri – deși raportate la un an bugetar, nu sunt atât de mici -, sunt deja aspecte știute de toți. Îi mai vedem uneori pe marginea drumurilor – așa cum se mai întâmplă și cu mașina cu care personalul GMMFN își execută misiunile – încercând să mai repare ceva ca să poată ajunge la destinație. Dar până când nu vor fi achiziționate alte mașini, cele existente trebuie „resuscitate” cu orice preț, pentru că altfel activitatea logisticienilor ar putea fi blocată.

Comandorul Romulus Hâldan: „Noi ne descurcăm bine, pentru că muncesc oamenii și le întrețin. Parcul auto este total depășit, nu avem aproape nimic care să corespundă. Sunt mașini care consumă mult și pe care noi le facem să meargă; dacă am calcula consumul și reparațiile, am ajunge la concluzia că e mult mai rentabil să cumperi altele noi. Poți s-o faci brusc, ca cei de la MIRA, sau pe bucăți, dar într-un număr scurt de ani. Până acum n-am nici un semn că anul acesta am primi ceva; nu sunt bani.”

Căpitan-comandorul Marcel Sârbu: „Avem trei camioane, un aut tractor cu șă, tractor, macara, autospecială, toate destul de vechi. Ne-ar mai trebui buldozer, etc, dar nu ne dă nimeni. Autobuzul are 15 ani în acte, dar real are 30 ani; trebuia casat de mult, dar încă merge și va intra în reparație. Autobuzul este cel care îți dă programul peste cap; nu vin oamenii la timp că nu au cu ce, nu poți să începi programul cu toții, către terminarea programului fiecare se gândește cu ce să plece.”

Căpitan-comandorul Nicolae Giubemea: „Greu cu șoferii, pentru că avem multe misiuni. Avem cinci autobuze de navetă zilnic; când vin la unitate din șofer pe autobuz îl fac șofer pe macara, etc. Sunt mai multe mașini decât șoferi. Dintre mașini, două își termină durata de viață în acest an, toate celelalte fiind mult mai vechi și ca ani și ca număr de kilometri. Funcționează însă încă toate.”

Care sunt greutățile logisticienilor?

E greu să vorbești despre dificultățile unei structuri sau unei unități. Nu pentru că nu ar exista, ci pentru că dacă există, personalul încearcă pe cât posibil să treacă peste ele și să găsească permanent soluții la probleme. Dificultățile celor de la unități sunt legate în mod special de statele de organizare, uneori parcă necorelate cu realitățile din teren, de serviciul de pază sau de volumul fondurilor alocate. Și totuși care sunt dificultățile întâmpinate de unitățile logistice?

„Problemele deosebite sunt create de personalul insuficient față de multitudinea de sarcini, tehnica auto și navală care este uzată și care, pentru menținerea în funcțiune necesită tot mai multe fonduri și forță de muncă”, ne-a precizat căpitan-comandorul Iulian Sandu.

„Infrastructura, starea clădirilor. Acestea au fost construite în 1962, când depozitul a fost gândit ca bază tehnică pentru rachete. După ce n-am mai pregătit rachete, clădirile s-au transformat în altceva. Partea de

Clădirea parcului auto de la Basarabi, așteaptă demararea lucrărilor de renovare și consolidare.



Ținerea evidenței de către gestionari nu este întotdeauna un lucru atât de simplu cum pare.



infrastructură a rămas fără investiții. Avem cale ferată, avem drumuri, care pot face față accesului pe calea rutieră, dar partea de clădiri suferă. În ultimii doi ani s-au făcut progrese în acest sens; s-au reparat două magazine, mai sunt alte două anul acesta și mai rezolvăm din partea de infrastructură. Apoi, ar mai fi instalația de apă, care este din aceeași perioadă. Ne descurcăm, dar nu ne întrebăm cum. Exista până acum câțiva ani o mentalitate: să mi se dea; am depășit și faza asta. Dacă vrem să existăm, dacă vrem să fim, trebuie să facem noi ceva ca din ceea ce avem să funcționeze”, ne-a declarat maiorul Viorel Rusu.

Căpitan-comandorul Ion Zaharia: „Reducerea de efective este semnificativă cel puțin la nave; la serviciul de pază

sunt problemele apărute instantaneu. S-a stricat motorul la nava x. Se merge acolo și se lucrează zi, noapte, până se termină. Mentenanța la nave, este o altă problemă. Sunt repere care nu se mai găsesc, decât în magazine foarte mici. Asta înseamnă să ai o bază de date foarte bună. Am avut situații când s-au achiziționat piese în mai puțin de o oră.”

„Meseriașii” Bazei Navale

I-am lăsat cumva la final pe cei de la Centrul 338 Mentenanță Constanța, nu pentru că ar fi o unitate mai specială decât celelalte din compunerea Bazei Navale, ci pentru că, dacă unitățile logistice au ca misiune depozitarea materialelor de diferite

în câteva luni. Încă nu există alternativă la mentenanță decât noi. Esența activității este producția”, ne-a menținut maiorul Marius Secrieru, șeful Secției de reparat tehnică electronică, automatică, navigație, comunicații și audiovizual, sau șeful Secției I cum este cunoscut de toți.

Structura Centrului este pliată pe nevoile marinei, astfel că găsim la Centrul de Mentenanță următoarele subunități productive: secția I - secția de reparat tehnică electronică, automatică, navigație, comunicații și audiovizual; secția a II-a - secția reparații armament și artilerie; secția a treia - secția de reparații, verificat și pregătit rachete și torpile; secția a patra - secția reparat motoare și agregate electrice și se ocupă de tot ce înseamnă



Canoniera Eugen Stihl, care așteaptă în Centrul de Colectare să fie dezmembrată, deși poate i-ar fi stat mai bine la Muzeul Marinei.



Găurile de apă sunt un pericol pentru navele aflate în Centrul de Colectare de la Mangalia.



Remorcherul maritim de salvare Mihai Viteazu folosit la manevra navelor militare din portul Constanța.

Foto: Bogdan Dinu

deja am detașat de la Grupul de Nave Logistice și de la Secția de Reparații Nave pentru a asigura conform Codului muncii și prevederilor legale timpul de odihnă pentru personal. Ar mai fi de asemenea, lipsa fondurilor. Pe timp de vară, foarte multe instalații frigorifice au căzut, trebuie reparate pentru că misiunile nu se pot executa fără instalații frigorifice și alimente”.

Căpitan-comandorul Marcel Sârbu: „Sunt probleme la sectorul tehnic unde la depozitele de la uscat există o grupă de întreținere și manipulare, grupă formată din 6-10 civili, care desfășoară activitatea doar în sectorul tehnic. Munițiile trebuie întreținute, verificate tehnic. Este vorba de vagoane de muniție”.

Comandorul Romulus Hâldan: „Sunt mai multe, dar ne-am învățat să le rezolvăm și parcă nu mai par dificultăți. Dificultăți

resorturi, transportul și distribuția acestora la unități, cei de la Centrul de Mentenanță, au grijă ca tehnica de la bordul navelor să fie în stare de funcționare.

După cum îi spune și numele, Centrul de Mentenanță are ca misiune mentenanța, de nivel 1 (reparații curente), 2 (un fel de reparații medii) și 3 (reparații capitale) pe toate categoriile de armament și tehnică. Mentenanța se execută la toate unitățile Forțelor Navale și în plus, la tehnica de audio-vizual pentru toate unitățile armatei din Dobrogea. Se repară astfel, armament de infanterie, aparatură NBC, aparatura de radiolocație, hidrolocație, aparatură de navigație, comunicații, chiar și cele pe Inmarsat și Saturn B, motoare și corpul navei, la Mangalia existând un doc și o cală.

„Scopul Centrului de Mentenanță este să țină navele în operativitate. Noi nu ne putem opri; dacă ne oprim, marina s-ar bloca

motoare de propulsie, motoare auxiliare, pompe, reparații la instalațiile electrice; secția a cincea este secția de reparații corp navă care are în compunere zona unde se află docul și cala și atelierul reparații corp navă din Mangalia, precum și atelierul de prelucrări metalice, aflat la Constanța. Mai există ca și structuri: atelierul de reparații auto. „Sunt 13 oameni în cadrul atelierului. Avem capabilitate să reparăm orice, dar din păcate ziua nu are decât 24 de ore și săptămâna doar 7 zile”, ne-a precizat maiorul Marius Secrieru. O microstructură importantă este laboratorul de aparate de măsură și control, unul din puținele din armată care are toate autorizațiile, fiind certificat ISO 9000. Mai există ca microstructură, atelierul mecano-energetic, cu patru civili încadrare; atelierul este indirect productiv, el având misiunea de a menține utilajele Centrului în funcțiune.



Aspect din cadrul Secției I, de reparat tehnică electronică, automatică, navigație, comunicații și audiovizual, din cadrul Centrului de Mentenanță.

Prin prisma responsabilităților pe care le are, Centrul este un pic atipic, din cei 294 de oameni ai unității, 211 fiind civili, aproape jumătate din câți are întreaga Bază Navală. De aceea poate părea dificil modul în care se respectă prevederile din Codul muncii, corelate cu instrucțiunile militare în vigoare, în ceea ce privește timpul de muncă. Unitatea fiind productivă, apar multe urgențe de rezolvat, lucrări pe care trebuie să le execute indiferent de zi sau de noapte, de weekend sau de zilele libere și motivația oamenilor trebuie realizată pe plan intern. „Este dificil pentru că nu avem la dispoziție instrumente de recompensare, ore suplimentare. Nouă nu ne permite legislația. Atunci încerci să-l ajuti ca om și să imprimi un spirit de familie. Peste câțiva ani, va fi greu, pentru că în 5 - 6 ani va fi greu; mulți dintre cei de aici sunt aproape de pensionare și fără motivație tinerii nu vin”, ne-a declarat maiorul Marius Secrieru. Când vorbim despre Centrul de Mentenanță nu putem să nu amintim de sindicatul din unitate, singurul până la acest moment

din cadrul Forțelor Navale. Din păcate, în perioada documentării noastre, atât liderul de sindicat cât și cei doi vicepreședinți se aflau în concediu de odihnă, astfel că asupra subiectului ne vom apleca mai mult cu o altă ocazie.

Anul trecut nu au fost misiuni neexecutate de către unitățile Forțelor Navale din cauza reparațiilor. Cât efort a implicat asta? Maiorul Marius Secrieru: „Eu m-am bucurat când am văzut pe site-ul Forțelor Navale filmulețele cu lansările de rachete am avut un sentiment de mândrie că și datorită mie rachetele și-au atins ținta. Noi suntem în spatele activităților. Nu putem amâna lucrări, pentru că mai târziu s-ar putea să nu mai am timpul necesar pentru ea, apărând alte urgențe. Trebuie să fim foarte flexibili. Aria de responsabilitate este de la 2 Mai la Brăila și nu mulți aleg să vină la noi.”

Trecând prin sediul Centrului de Mentenanță, vei fi tentat să crezi că sunt plecați toți în concediu, când de fapt oamenii sunt mai tot timpul pe teren. Întotdeauna apare câte ceva de făcut la

unități și pentru cei de aici, asigurarea unităților din zona de responsabilitate este prioritară.

Întrebând care sunt dificultățile cu care se confruntă Centrul de Mentenanță, maiorul Marius Secrieru, ne-a declarat: „Sincer mă nemulțumește că ziua are doar 24 de ore, că dacă ar avea mai multe am reuși să rezolvăm mai mult. Noi suntem învățați să ne descurcăm cu ce avem. Aștia suntem, astea sunt fondurile, ne stabilim prioritățile și trecem la treabă. Banii? Întotdeauna au fost puțini bani; totul este să-i chivernisești. Un merit aici îl are comandantul. Am reușit să chivernisim banii, mai bine decât o facem cu propriul salariu.”

Vremea caniculară a impus anumite restricții și la Centrul de Mentenanță, unde însă programul trebuie pliat pe cel al unităților de nave pe care le deservesc. Astfel, programul s-a modificat la Atelierul corp navă, de la 6.30 la 14.30, deoarece după ora 12, nu mai poți sta să sudezi, de exemplu în interiorul navei. În celelalte locații, programul a rămas cel obișnuit, pentru că lucrările se execută în marea lor majoritate la nave.

Fiind o unitate productivă, o atenție sporită este acordată asigurării echipamentelor de protecție ale personalului. Maiorul Marius Secrieru: „Cu eforturi mari, am reușit să asigurăm anul trecut echipamente de protecție noi, pentru tot personalul. Aici apare iar o anomalie. Militarii au dreptul la salopete gratuite iar civili au dreptul la echipament de lucru compensat 50%. Acești 50% din preț îl pot plăti în maxim 6 rate lunare. Nu plătesc o sumă foarte mare, dar lor li se ia ceva. Ținem din scurt fenomenul protecției muncii. Am avut din păcate în anii trecuți și accidente de muncă. În momentul în care se întâmplă un astfel de eveniment nefericit, numai din punct de vedere oficial contează cine e vinovat, pentru că altfel, omul în cauză trebuie ajutat.”

Și dacă laboratorul de aparate de măsură și control este certificat ISO 9000, prioritatea celor de la Centrul de Mentenanță o reprezintă posibilitatea ca într-un orizont nu foarte mare de timp, să poată extinde certificarea ISO la întreg Centrul de Mentenanță. Atunci



N.C. Rândunica, în timpul finalizării activității de mentenanță desfășurată la docul Centrului de Mentenanță de la Mangalia.



Aspect din cadrul Secției reparații armament și artilerie, al Centrului de Mentenanță.



Noua mașină de pompieri a Depozitului 305 Mixt de la Mangalia și-a găsit locul în parcul auto al unității.

s-ar adapta la realitățile și necesitățile unei structuri moderne de mentenanță. „Tehnica e la nivelul anilor '90. Ultima dată când s-au primit bani pentru investiții a fost în 2002, când s-au mai cumpărat câte ceva: un analizor de spectru, un osciloscop portabil, etc. De atunci în fiecare an, solicităm. Sperăm să fim ajutați, mai ales că am intrat în UE și sunt câteva elemente obligatorii. Este vorba și de protecția mediului. Noi facem instalațiile de frig, dar protecția mediului mă obligă să recuperez freonul; ca să-l recuperez am nevoie de instalații, asta înseamnă investiții în tehnologie. Fără bani de investiții, nu vom putea autoriza Centrul, cum ne dorim. Oricum, noi mergem înainte pentru că marina trebuie să plutească”, ne-a precizat la finalul dialogului maiorul Marius Secieru, șeful secției de reparat tehnică electronică, automată, navigație, comunicații și audiovizual.

Navele din „parcul rece”

Baza Navală nu se ocupă numai de asigurarea logistică a unităților arondate ci și

de păstrarea și asigurarea vitalității navelor scoase din serviciu și care își așteaptă rândul la valorificare. „Parcul rece” sau așa cum se numește el, Centrul de Colectare, este subordonat Secției 335 Logistică Mangalia. Subunitatea asigură vitalitatea navelor și gestiunea materială până la valorificarea bunurilor. În cadrul Centrului de Colectare se găsește toată tehnica retrasă de la nave; pentru toate aceste nave și tehnică se înaintează documente pentru a fi valorificate prin Romtehnica, ca bunuri sau ca deșeuri. „S-au mai valorificat parte din ele; chiar săptămâna trecută (24 – 29 iunie, n.n.) am valorificat patru dintre vedetele torpiloare pe aripi aflate la Centrul de Colectare, urmează celelalte pentru care se desfășoară licitația. Sunt proceduri foarte greoaie, în sensul că ele trebuie să treacă prin mai multe etape, prețul lor este destul de mare la valorificare, nu sunt doritori pentru a le cumpăra la aceste prețuri, cel mai probabil vor fi valorificate ca deșeu. Pentru navele scoase din funcțiune nu se mai alocă fonduri, pentru întreținerea acestora, pentru menținerea vitalității navelor.

Aceasta este o problemă deosebită, navele sunt foarte vechi, sunt de foarte mult timp scoase din funcțiune, nu au o andocare corespunzătoare, foarte multe probleme pe linia vitalității pentru că apar găuri de apă. Nu sunt materiale de întreținere. Noi am dotat grupa de vitalitate cu materiale, dar problema este că nu se pot aloca fonduri pentru întreținere. Am înaintat un raport pentru urgentarea valorificării acestor nave”, ne-a precizat căpitan-comandorul Lucian Botea, comandantul Secției 335 Logistică Mangalia.

În ziua documentării noastre la Centrul de Colectare s-a aflat și o comisie de la Romtehnica, venită să vadă navele și starea lor actuală. Din păcate, numărul mare de ani de când aceste nave au fost scoase din uz, a făcut ca degradarea corpului navelor să fie una accentuată. Și asta în ciuda eforturilor depuse de personalul centrului, care în fiecare zi se antrenează în lupta cu vitalitatea sau mai scoate apa din unele compartimente. Fără mari eforturi am reușit să observăm meduze și chiar pești prin bordajul navelor din fostul complex Trident. Dificultățile apar când vremea este rea și nu există siguranța că paramelele cu care sunt legate navele mai rezistă. „Problema e că nu noi le valorificăm. Dar cred că nu poți să vinzi ceva dacă nu-i faci reclamă adecvată. Ea poate suna astfel: oferim spre vânzare nave care au în componență oțeluri înalt aliate, materiale superioare, aliaje de aluminiu, etc. Dacă-i spui că vindem nave din fier, e neinteresant. O navă nu este un morman de fier, ea chiar și dezafectată este un complex de materiale. Dar totul ține de Romtehnica”, ne-a menționat comandorul Romulus Hâldan.

Realizări, proiecte și priorități pentru 2007

„Dacă la Baza Navală nu merge ceva, la celelalte unități pe care le asigurăm sigur nu va merge altceva”, ne-a spus comandorul Romulus Hâldan. Plecând de la această afirmație, cei de la Baza Navală au reușit anul trecut să-și îndeplinească toate misiunile,



La Secția reparat motoare și agregate electrice din cadrul Centrului de Mentenanță, se repară tot ce înseamnă motoare de propulsie, motoare auxiliare, pompe, și instalații electrice.



N.C. Siret.

făcând ca nici o misiune a vreunei unități din Forțele Navale să nu fie anulată din cauza celor de la Bază. Totodată s-a demarat un proces de cunoaștere a standardelor NATO specifice structurilor logistice, pentru că într-un viitor poate nu foarte îndepărtat, Baza Navală va trebui să fie o structură interoperabilă cu cele din NATO. „În unele cazuri trebuie să o luăm de la capăt. Oamenii gândesc altfel, se acționează mai repede, sunt multe activități și oamenii nu-și permit să piardă timpul. Personalul este mai puțin, dar asta nu înseamnă că este mai rău. Trebuie să ne pliem și noi pe restructurări. Nu trebuie nici să reducem foarte mult personalul și să constatăm că nu avem cu cine să facem treabă, sau să ai senzația că faci treabă cu oamenii și apoi să-ți dai seama că-ți clachează pentru că i-ai supraîncărcat. Pe de altă parte, toată lumea știe cine a tras cu muniția, nu cine îi asigură muniția. Ei – oamenii Bazei Navale – stau acolo și-și văd de treabă, nici nu au pretenția publicității, dar spun, câteodată ar fi bine să ni se spună și nouă, ați făcut o treabă bună. Eu le spun când este cazul. Una este să fii pe o navă și alta să ai câteva hectare de vegetație de care să răspunzi. Și ... nu te vede nimeni”, ne-a menționat comandorul Romulus Hâldan.

Ce se întâmplă la unități și care sunt dorințele comandanților pentru acest an? „Realizarea coeziunii personalului unității și continuarea administrării unității în condiții foarte bune”, ne-a precizat locotenent-comandorul Vasile Săvulescu, comandantul Depozitului 305 Mixt, aflat la început de drum în unitate.



Căpitanul Mircea Boanță și SGV Romică Toma de pe NC Mureș, verificând zona de responsabilitate pentru exercițiul DANUBE GUARD 07.

Căpitan-comandorul Lucian Botea: „Principalele provocări sunt ambițiile noastre de a reuși, în colaborare cu unitățile din arondare să le asigurăm mijloacele necesare îndeplinirii misiunilor de luptă. Unitatea funcționează și prin unitățile de nave, prin îndeplinirea misiunilor care le au; noi suntem mândri că le-am asigurat mijloacele necesare îndeplinirii misiunii. Este principala misiune de executat.”

Căpitan-comandorul Iulian Sandu: „O provocare deosebită a fost exercițiul trilateral DANUBE GUARD 07, activitate neplanificată în acest an, care a necesitat eforturi mari, atât pentru pregătire cât și pentru execuție. Toate subunitățile secției și-au adus aportul și au contribuit la obținerea rezultatelor foarte bune. O altă provocare este participarea navelor G.N.Log. la tragerile antiaeriene ce vor fi executate (în premieră, n.n.) în poligonul Midia”.

Comandorul Romulus Hâldan: „În anul 2007 avem de a face cu următoarele provocări, într-o ordine aleatoare deoarece importanța lor este egală. Trebuie să continuăm să devenim o structură modernă, cât mai aproape de ceea ce înseamnă structurile logistice din NATO. O altă provocare o reprezintă asigurarea logisticii Forțelor Navale astfel încât să nu fie afectate misiuni, să nu fie amânate misiuni, să nu fie modificate misiuni și să asigurăm condiții de desfășurare optime ale acestora. O prioritate este și perfecționarea activității de marketing și achiziții, dar și cea de mentenanță; vrem să modernizăm activitățile, să le optimizăm și să le algoritmizăm de la procedurile de achiziții până la procedurile de mentenanță. O altă provocare personală este aceea a creșterii calității profesionale a membrilor Comandamentului Bazei Navale și a structurilor din subordine.”

Sunt unitățile Bazei Navale „izolate”?

Chiar dacă despre unitățile Bazei Navale s-a vorbit foarte puțin în presă, chiar dacă unele din unitățile aflate în subordinea Comandamentului Bazei Navale, sunt situate în localități izolate, uneori departe de agitația orașelor, oamenii s-au obișnuit să nu se

simtă izolați. Asta și pentru că munca lor le este apreciată (cel puțin la nivelul unităților), iar vizitele șefilor sau controalele nu lipsesc. Fiecare încearcă acolo să lase ceva în urmă, unde este pus să-și desfășoare activitatea. Astfel, personalul de la Codru, și-a luat ca sarcină, elaborarea și punerea în practică a unor proiecte pentru anul 2008, ceva ce unitatea nu are, ca de exemplu, o pista cu obstacole, etc. „Dacă nu ne mișcăm și nu venim cu ceva nou, suntem lăsați la periferie și riscăm să fim primii la o viitoare restructurare. Cred că și izolarea are avantajele ei; noi ne cam cunoaștem între noi, chiar de câțiva ani. Ultimele cadre au venit în unitate prin 1996, astfel că ne știm ce și cât putem. Aici suntem puțini și sarcinile care vin pe orice linie trebuie rezolvate oportun. Este o transformare de mentalități. Este mai greu la început, dar trebuie să facă cineva și aceste lucruri”, ne-a precizat maiorul Viorel Rusu. La unitatea de la Palazu Mare, prin fonduri proprii se realizează o cabană, pe malul lacului, în perimetrul unității, unde personalul din unitate își va putea petrece timpul liber.

Căpitan-comandorul Marcel Sârbu: „Nu ne simțim izolați, ne-am obișnuit. Încă în ultimul timp mai vin șefi, dar când eram la SMFN și SMFN-ul era în Constanța, nu venea nimeni decât o dată pe an. Acum, de la Baza Navală vin periodic în control. Te simți la marginea marinei, citind doar repartitia fondurilor. O navă care pleacă în misiune primește trei miliarde de lei iar tu nu găsești 15 milioane să repari ceva. Din acest punct de vedere te simți izolat.”

Comandorul Romulus Hâldan: „Noi considerăm că suntem la fel ca și celelalte structuri din Forțele Navale cu specificul nostru; participăm în mod efectiv și egal la rezolvarea problemelor legate de misiunile Forțelor Navale, suntem o componentă. O componentă nu poate fi o Cenușăreasă.”

Cu siguranță diversitatea domeniilor de activitate ne va face să mai revenim asupra unităților din compunerea Bazei Navale, pentru că activitățile desfășurate de cei din spatele misiunilor de foc sau a ieșirilor pe mare sau fluviu, sunt importante și pentru că merită să fie vizibili. ■

Text și foto: Bogdan DINU

Indiferent în ce limbă am vorbi, Tall Ships Race, Regata de Grandes Veleros, Regata marilor veliere Mediterana 2007, cuvintele desemnează aceeași competiție nautică cu idealuri generoase deschisă pasionaților mării și tuturor tipurilor de nave cu vele cu o lungime mai mare de nouă metri. Așadar vă propunem să urmăriți o „coridă” nautică spaniolă (jumătate din regată s-a desfășurat în Spania, la Alicante și Barcelona și numeroase nave au fost din America Centrală) dar fără victime, fără sânge care să se îmbibe în nisipul arenei ci poate doar lacrimi de despărțire sau sudoarea efortului navigației cu vele picurată în albastrul de cerneală al Mediteranei. O „coridă” în care cadeții noștri au fost și spectatori în tribune dar și actori, nu „pe nisipul fierbinte” vorba unui șlagăr la modă acum câțiva ani, ci pe luciul de apă, la bordul velierului școală al Academiei Navale „Mircea cel Bătrân” sau în porturile de escală pe un drum al maturizării și deschiderii către lume. Totul în vacarmul fiestei declanșate de periplul Tall Ships Race 2007 Mediterana în fiecare din orașele vizitate, un festival și în același timp un muzeu maritim vibrant și itinerant care i-a adus pe oameni un pic mai aproape de mare. Cronică de marș.

O vară în Mediterana pentru cadeții români

Nava-Școală Mircea în „fiesta” nautică spaniolă sau despre Regata de Grandes Veleros Mediterana 2007



Cadeții gata de urcare în arboradă.

Călătoria, ca idee

Povestea este simplă, umană și veche de când lumea sau de când oamenii s-au aventurat pentru prima oară pe mare dincolo de linia orizontului. O navă, și nu orice navă ci una cu vele, o mână de oameni tineri și entuziaști și călătoria în sine sau mai bine spus ideea de periplu, de călătorie inițiată regăsită în ceea ce noi numim pragmatic „marș de instrucție și de reprezentare” – iată firele călăuzitoare ale unei povești perene, repetabilă la urma urmei, dar în același timp unică pentru fiecare promoție de marinari, ofițeri sau maiștri militari, care au deslușit tainele marinăriei tradiționale aici la bordul bricului *Mircea*. Iată că și termenul de bric – care nu reflectă corect tipul de navă – a intrat însă în mentalul colectiv și probabil așa va rămâne și pentru generațiile viitoare. Cineva spunea odată, foarte frumos de altfel, că o călătorie nu se încheie niciodată ci doar se întrerupe pentru puțină vreme. Este și cazul navei-școlă *Mircea* a cărei odisee continuă, iată, de aproape 70 de ani, întreruptă uneori pentru perioade mai mari de timp de vicisitudinile vremurilor trecute, dar continuată, cel puțin pentru istoria recentă, regulat, în fiecare an.

Cel de-al 31-lea marș de instrucție internațional al *N.S. Mircea* a debutat pe data de 19 iunie la Constanța. Cu o durată de 52 de zile (din care 17 zile de staționare și 35 de zile de marș între porturi) marșul de instrucție din acest an a cuprins escale în porturile Pireu, Alicante, Barcelona, Toulon și Genova și participarea la competiția nautică Tall Ships Race Mediterana 2007 (între 4 și 30 august). Echipajul număra (la plecarea din Constanța) 187 de membri (incluzând aici cadeții, echipajul navei, instructorii și cei ambarcați temporar la bord, plus cadeții străini aflați în practică și ambarcați din diferite porturi pentru perioade mai lungi sau mai scurte de timp astfel încât numărul total al persoanelor de la bord a variat

de la o escală la alta). 35 de studenți din anul II de studiu ai Academiei Navale „Mircea cel Bătrân” (printre care cinci fete – continuăm să menționăm de fiecare dată și prezența fetelor la bord deși includerea lor în Forțele Navale datează de ceva vreme, cu alte cuvinte o facem mai mult din inerție, însă o inerție care tinde să se transforme într-o discriminare pozitivă nedorită, credem noi, de niciuna dintre părți) și 63 de elevi (trei fete) de la Școala Militară de Maiștri a Forțelor Navale „Amiral Ion Murgescu” s-au instruit la bord în această vară „de foc” la propriu datorită caniculei dar și la figurat, prin experiențele de viață extraordinare prin care au trecut.

La front pe vergi!

Deși au beneficiat de o ieșire pe mare de trei zile înaintea plecării în marș, benefică și utilă, baza pregătirii cadeților a fost pusă, ca întotdeauna de altfel, în primele zile ale marșului. „Premierele” marșului din 2007, pentru cadeți desigur, s-au succedat cu repeziciune: primele urcări în arboradă, primele treceri prin gabie sau crucetă, repartizarea pe vergi, primele brațări (orientarea vergilor), primele desfășurări de vele. Scenele în care cadeții, având „Carnetul serie de luptă” în mână, ascultau, grupați în jurul șefilor de far, explicațiile necesare erau frecvente pe toate cele trei punți. Ceea ce pare aproape imposibil de realizat într-un timp atât de scurt – cunoașterea velaturii, arboradei, parâmelor, locului pe vergă și modul de execuție al comenzilor primite – devine de fapt realitate în mai puțin de zece zile de instruire intensivă. A fost o săptămână de acomodare cu viața și instrucția la bord, acomodare la condițiile bordului pe care nu le-am numi chiar spartane dar, categoric, complet diferite de cele de pe uscat, și acomodare la programul și ritmul de instrucție de la bord care este destul de solicitant. Fiecare cadet trebuie să-și cunoască

locul și rolul în arboradă sau cum trebuie să reacționeze la diferitele comenzi la care se adaugă dublarea tuturor carturilor de pe navă, grupă de serviciu la bucătărie sau deja cunoscutul program de curățenie al navei, inclusiv bricierea (curățarea punții cu apă și nisip), care are loc înaintea fiecărei escale. Trebuie să subliniem rolul deosebit de important pe care îl au ofițerii bordului și mai ales maiștrii militari în pregătirea cadeților. Ne aflăm pe o navă școală iar în titulatura funcțiilor echipajului o regăsim și pe aceea de instructor și ei sunt cei care duc greul pregătirii, cel puțin în această etapă de instrucție. Elocvent este faptul că după doar trei zile șefii de far adică comandanții arboradei celor trei catarge rămăseseră deja fără voce în urma comenzilor strigate tinerilor cadeți, un lucru obișnuit la începutul fiecărui marș. Comparativ cu anul trecut sunt câteva schimbări în echipajul *N.Ș. Mircea* pe care dorim să le facem cunoscute. Astfel, ofițerul secund de anul trecut, locotenent-comandorul Gabriel Moise a devenit comandantul navei și are o tresă în plus, fostul navigator locotenent-comandorul Constantin Herciu a devenit ofițer secund iar căpitanul Florin Tudorașcu ocupă temporar funcția de comandant S.L1, după cum locotenentul Adrian Popa îl „dublează” pe șeful mecanic, locotenent-comandorul Dumitru Istrate. Aproximativ 10 soldați-gradați voluntari au părăsit bordul pentru ale structuri din sistemul de apărare națională iar echipajul a trebuit să fie completat.

Escală tehnică, „escală” în istorie

Între 22 și 25 iunie nava a efectuat prima escală a marșului la Pireu. Este adevărat, a fost doar o escală tehnică, cu alte cuvinte o vizită neoficială, cu un program mult mai lejer pentru navă și echipaj. Totuși comanda navei și a marșului a vizitat Academia Navală a Greciei iar echipajul a putut vedea și vizita Atena și Acropole, cei norocoși desigur, deoarece o



Elevii și studenții sunt atenți la modul în care se face urcarea în arboradă.

parte dintre noi am fost văduviți de această oportunitate, angajații de pe Acropole intrând în grevă. Oricum și Pireul are multe de oferit, nu doar din punct de vedere turistic ci și cultural sau al tradițiilor navale cum ar fi muzeul naval de pe fostul cuirasat *Giorgio Averof*, foarte bine organizat și întreținut, o navă muzeu care încă lipsește Forțelor Navale Române. Cu alte cuvinte, cine a vrut, a avut ce să vadă și să cunoască chiar dacă nu s-au desfășurat într-un cadru organizat. Este adevărat, este în primul rând un marș de instrucție dar nu trebuie să pierdem din vedere faptul că pentru toți cadeții bordului este și o experiență culturală și ar fi păcat să nu o valorificăm la justa ei valoare. Problema cea mai mare la Pireu a fost însă căldura sufocantă, vremea caniculară cu temperaturi care au atins și chiar depășit uneori 48 de grade, mai ales duminică, 24 iunie, zi pe care presa elenă a definit-o drept cea mai caldă zi din ultima sută de ani și cred că nu au fost departe de adevăr dacă ne gândim că noaptea la ora unu termometrul încă mai indica 32 de grade.

Mediterana de la est la vest

A urmat una din cele mai lungi etape ale marșului, cea dintre Pireu și Alicante (cu o

durată de nouă zile, depășită doar de etapa finală Genova-Constanța – 10 zile), importantă pentru consolidarea deprinderilor cadeților cu lucrul în arboradă și pentru navigația cu vele în general. Dovadă a fost și navigația cu vele nocturnă care nu a pus nici un fel de probleme cadeților. Iată că amintirile și trăirile des invocate ale președintelui Traian Băsescu cu prilejul vizitelor în Forțele Navale, despre urcarea în arboradă pe timp de noapte, au devenit realitate și pentru cadeții ambarcați în această vară la bord. La încheierea acestei etape putem afirma că am străbătut aproape întreaga Mare Mediterană, de la est la vest, de la Pireu am coborât spre sud, am lăsat la tribord Insula Malta și Pantelleria și apoi în linie dreaptă spre Alicante. Viața la bord a decurs în ritmul cunoscut dar aceasta nu înseamnă că secundul navei, locotenent-comandorul Constantin Herciu nu a trebuit să depună eforturi pentru coordonarea și armonizarea activităților la bord. Și nu e lucru ușor, pe navă au fost aproape 200 de oameni, incluzând aici cadeții, echipajul și ofițerii și personalul ambarcat temporar. Raționalizarea apei la bord datorită problemelor instalației de desalinizare – are deja o vechime de zece ani! -, o problemă mai veche a marșurilor cu o durată mai mare, se adaugă provocărilor zilnice. Dar, până la

urmă face parte, dacă nu din spiritul *Mircea*, oricum din tradiția vieții la bord. Starea de sănătate a echipajului a fost bună, problemele medicale fiind minore și specifice vieții la bord. A nu se înțelege însă că personalul medical, doamna doctor Florinela Frătică și plutonierul major Dana Gârbea, sanitarul șef, nu a avut de lucru, medicul stomatolog locotenentul Mihai Chiriță efectuând cu succes chiar și extracții de măsele pe scaunul stomatologic din infirmeria navei.

„Fiestă” nautică la Alicante

Alicante este situat în centrul golfului cu același nume, golf delimitat de Cabo La Huerta în nord și Santa Pola în sud. Este cel de-al doilea oraș ca mărime din regiunea Valencia, cu aproximativ 315.000 de locuitori, un adevărat oraș mediteranean în care am intrat în ziua de 4 iulie. Trebuie precizat faptul că orașul a mai găzduit în anul 2002 cursa nautică Cutty Sark și intenționează să organizeze și Cupa Volvo peste doi ani. Pentru anul 2007 a fost punctul de plecare al competiției nautice Tall Ships Race Mediterana 2007 sau, după cum spun gazdele, Regata de Grandes Veleros. Nu mai puțin de 33 de nave au acostat la cheul portului Alicante, 12 dintre acestea aparținând clasei A (cu o lungime mai mare de 40 de metri). Astfel, la același cheu s-au reunit *Palinuro* (Italia), *Juan Sebastian de Elcano* (Spania), *Guayas* (Ecuador), *Stad Amsterdam* (Olanda), *Mir* (Rusia), *Capitan Miranda* (Uruguay, care acum zece ani a vizitat și portul Constanța), *Creoula* (Portugalia), *Kaliakra* (Bulgaria), *Pogoria* (Polonia), *Windrose*. Celelalte nave participante aparțin claselor B și C dar și aici am întâlnit nume cunoscute, cum ar fi *Belle Poule* (Franța) sau *Zenobe Gramme* (Belgia). Conferința de presă din prima zi a marcat deschiderea oficială a competiției. Presa spaniolă s-a grăbit să mediatizeze evenimentul punând accentul și pe veniturile indirecte aduse orașului și regiunii și situate, potrivit declarației primarului orașului, Luis Diaz Alperi, undeva între două și patru milioane de euro, la o investiție declarată de aproximativ 350.000 de euro!

Tall Ships Race este organizată de Sail Traning International în fiecare an în apele europene. În 2007 au fost organizate două regate, una în Marea Mediterana și cealaltă în Marea Baltică. Evenimentul combină câte patru zile de activități în fiecare port (pentru Mediterana Alicante, Barcelona, Toulon și Genova) cu două curse (Alicante-Barcelona, cinci zile, și Toulon-Genova, patru zile) și o etapă de navigare în comun (cruising-in-company între Barcelona și Toulon, șase zile).

„Fiesta” nautică din Alicante s-a declanșat și frenezia mediteraneană a cuprins întreg portul și orașul. Să menționăm doar faptul că accesul în port era permis vizitatorilor (teoretic) între orele 14.00 și 02.00 noaptea și vă puteți face o impresie asupra ritmului, programului și fluxului de vizitatori. Invitații oficiale la cocktailuri și petreceri (aici a avut loc și primul cocktail oferit de comanda navei și a marșului celorlalți comandanți de nave), vizite reciproce între echipajele diferitelor nave, vizitarea orașului, care are ce oferi turiștilor, dominat de castelul de secol X, Santa Barbara situat la o înălțime de 166 de metri, petrecerea echipajelor, program de vizitare a navei de către turiști,

competiții sportive și nautice, spectacole și concerte – iată evenimentele care au umplut zilele petrecute la Alicante. Plaja Postiguet, din apropierea portului, a găzduit competițiile sportive la care *N.S. Mircea* a participat cu numai puțin de patru echipe, inclusiv una a bordului. Volei, fotbal, alergări pe distanțe scurte și tot felul de jocuri de echipă au adunat în „sacul marinarilor” celor de pe *N.S. Mircea* punctele necesare pentru ca la ceremonia de decernare a premiilor din ultima seară să urce pe podiumul de premiere ocupând un binemeritat loc trei. Adevărata măsură a priceperii marinarilor noștri a fost pusă în valoare însă de competiția de bărci cu rame cu echipaj de 8 plus unu. Deși băieții noștri au efectuat un singur antrenament de o oră în ziua premergătoare cu barca bordului, prilej pentru a fi admirați și aplaudați de toți vizitatorii de pe cheu, au fost lideri de necontestat în toate fazele competiției. Cu toate că organizarea a lăsat mult de dorit, bărcile aduse au fost de alt tip, orele de începere nu au fost respectate, echipajul nostru s-a impus de la prima cursă în care au învins detașat echipajul de pe *Mir*. Și asta în condițiile în care una dintre rame s-a rupt la începutul cursei și o a doua la final. Detaliu nesemnificativ pentru echipa condusă de Mml Sorin Gâdea care a triumfat în finală în fața celor de pe nava *Palinuro* la câteva bărci distanță și și-a adjudecat astfel locul unu. Echipajul bărcii a fost format din MmV Sorin Valentin Luca, SGV Cristian Ion, Valentin Tudor, Teodor Purice, Ion Purice, Ionuț Miron, Nicolae Puișor, Cătălin Simigiu și, bineînțeles, Mml Sorin Gâdea. O mențiune aparte pentru ceea ce organizatorii numesc Crew Party sau petrecerea echipajelor, organizată într-un loc desemnat și unde se reunesc pentru a se distra și cunoaște mai bine echipajele navelor participante. Poate părea greu de crezut

dar petrecerea a fost dominată de români, la concurență cu ecuadorienii, pe ritmurile melodiilor lansate de trupa Ozone sau, și mai greu de crezut, ale melodiei „Ani de liceu”!

Cum se „vinde” imaginea de țară

Dacă în 1990 se striga „Nu ne vindem țara!” ar trebui ca acum în mileniul trei, toți cei care lucrează în domeniu să știe cel puțin cum să vândă imaginea de țară și, de ce nu, a Forțelor Navale. Nu mai este suficient să ai o navă care arată impecabil așteptând să vină vizitatorii la tine (mai ales atunci când concurența este „tăioasă” cum este cazul regatelor internaționale în care pe 1500 de metri de cheu se află 15 nave din clasa A) ci trebuie să faci totul pentru a-i convinge să urce schela. Asta desigur atunci când nu ne sabotăm

singuri fixând un program de vizitare care nu are nici o legătură cu ritmul vieții și obiceiurile locului. În Alicante, în Spania în general, activitatea încetează la orele 14-15 (siesta) fiind realuată abia seara în jurul orelor 19-20. Fluxul vizitatorilor respectă același program, la miezul nopții cheul fiind încă plin de vizitatori. Nu trebuie omise din ecuație nici zilele de sfârșit de săptămână sau premurgătoare atunci când numărul vizitatorilor se dublează practic și a fost de altfel și momentul în care am observat o coadă formată la schela navei, invadată de vizitatori, dar și „nemulțumiți” de pe cheu atunci când la orele 22.00 accesul a fost oprit. Legat tot de imagine să amintim – deși nu o facem pentru prima oară – de impactul deosebit pe care îl are prezența unui grup instrumental la bord care să asigure fundalul sonor și care



Bricuirea punții centru înainte de intrarea în Pireu.



Școală de rame în Marea Mediterană. Un echipaj de barcă format numai din fete.



Instantaneu din timpul cursei de bărci cu rame desfășurată în portul Alicante.



Se lasă seara în portul Alicante acolo unde *NS Mircea*, a avut mulți vizitatori. În stânga sa velierul *Guayas* (Ecuador), iar în dreapta *Mir* (Rusia) și *Creoula* (Portugalia).

funcționează ca un magnet pentru vizitatori. Nu sugerăm ambarcarea întregii fanfare a Forțelor Navale pe toată durata marșului dar ar fi posibil prezența unui grup restrâns de instrumentiști sau a unuia mai numeros măcar într-unul din porturile de escală. Este ceea ce face diferența, dacă ne amintim de succesul pe care îl înregistrează în fiecare an la Ziua Marinei și este lesne de închipuit ce entuziasm ar provoca în orice oraș din Mediterana sau din lume. Exemplul cel mai recent este cel al navei ecuadoriene *Guayas* care efectiv devenea o scenă pentru publicul de pe cheu până la ore târzii din noapte. Se pot identifica câteva explicații. Comunitatea ecuadoriană din Alicante este cea mai numeroasă și este de înțeles interesul conaționalilor pentru eveniment. Sau interesul spaniolilor pentru nava *Juan Sebastian de Elcano*, cea utilizată

uneori și de familia reaglă. Tot atât de adevărat este însă și faptul că românii reprezintă a patra comunitate din oraș.

Eol – un zeu potrivit nouă

Sâmbătă, 7 iulie, s-a dat startul în prima cursă a regatei, din golful Alicante. Startul a fost precedat de parada navală a tuturor velierelor participante pe un curs paralel cu țarmul până dincolo de Cabo La Huerta și înapoi pentru a putea fi admirate atât de locuitorii orașului cât și de numeroasele ambarcațiuni prezente cu zecile la acest eveniment. Asta fără a mai menționa intersul mediatic, fiind prezente mai multe nave cu jurnaliști sau elicoptere. Navele au fost repartizate în patru grupe, *N.S. Mircea* navigând în ultima, astfel încât am fost destul de departe de celelalte mari veliere pe care am fi vrut să le admirăm mai de aproape, cum ar fi

de exemplu *Mir* sau *Juan Sebastian de Elcano*. Chiar și așa, au trecut pe lângă noi la o distanță rezonabilă *Stad Amsterdam*, *Creoula*, *Capitan Miranda* sau *Guayas*, ultimul aflându-se în raza noastră vizuală timp de aproape două zile. Spre seară vântul s-a întesit, navigam cu zece noduri, bandați în tribord tot cu zece grade. Dar, cum se spune, vântul e bun, direcția e greșită, spre sud-sud-est de parcă prima cursă ar fi trebuit să aibă ca destinație Gibraltar. Dar toate navele se confruntau cu aceeași problemă iar seara se aflau risipite pe o rază de 20 de mile marine în Marea Mediterana. A doua zi, duminică, zi de odihnă, vântul a căzut cu totul de parcă și zeul Eol dorea să se odihnească. Luni seara încă încercam să navigăm spre nord pentru a putea atinge punctul de control de la Insula de Cabrera în sudul Insulei Mallorca de care ne mai despărțeau însă încă 150 de mile nautice. Totul a fost zadarnic însă vântul fiind potrivit. În aceste condiții, pe data de 11 iulie la ora 12.00 a fost declarată oficial încheierea cursei de către comitetul de cursă ambarcat la bordul navei *Capitan Miranda*.

Barcino-Barcelona-Barceloneta

Am intrat în Barcelona pe data de 12 iulie pentru o escală de trei zile în capitala Cataloniei fiind acostați în Port Vell în pupa navei *Amerigo Vespucci* și în prova lui *Palinuro*, așadar ne-am aflat într-o companie italiană. Orașul, care va mai trăi bine încă foarte mulți ani fie doar și numai din „exploatarea” moștenirii arhitectonice lăsată de geniul arhitectului catalan Antoni Gaudí, ne-a întâmpinat chiar de la ieșirea din port, dominată de columna cu statuia lui Columb, de cohorte de turiști din toate colțurile lumii care au înlocuit în zilele noastre cohortele de soldați romani din vechea așezare a imperiului numită pe atunci Barcino. O escală culturală într-un oraș turistic care nu a fost ratată de nici un membru al echipajului, fie că s-a aventurat departe în oraș până în Tibidabo (zona înaltă a orașului), prin Barri Gotic (cartierul gotic) sau doar în apropierea



Echipajul bărcii de 8+1 condus de Mml Sorin Gădea primește aplauze pentru ocuparea locului 1, în cadrul festivității de premiere.



NS Mircea văzută prin dama bărcii, în portul spaniol Alicante.



Notarea rolului în arboradă în camelul serie de luptă de către eleva frunțaș Ioana Natalia Ciocotinaș.

portului la Muzeul Maritim sau la Acvariul unic în Europa ori pe plajele din Barceloneta. Tot în prima zi a avut loc și un cocktail la bord la care au fost invitați însă cadeții și conducătorii de practică de pe celelalte nave școală militare prezente în port (*Amerigo Vespucci*, *Palinuro*, *Guayas*, *Capitan Miranda*, *Mir*). Să mai menționăm parada echipajelor, mult mai bine organizată și desfășurată pe o distanță mai mare urmată de ceremonia de decernare a premiilor pentru prima cursă a competiției. Pe primele trei locuri s-au clasat (la clasa A) *Windrose*, *Stad Amsterdam* și *Mir* iar nava noastră s-a clasat pe locul 7. Multe nave chiar s-au retras din cursă din lipsa vântului, cum ar fi *Guayas* sau *Creoula*. Au fost acordate și multe alte premii, unele dintre cele mai ciudate, navei noastre revenindu-i cel acordat bucătarului cu cea mai mare vechime pe mare, revendicat de SGV Amza Zeinur, care a și plecat cu un satâr, semn al profesiei. Ceremonia a fost precedată

și încheiată de spectacole care doar au prefațat petrecerea echipajelor din seara respectivă. Cursele de bărci cu rame au agitat puțin spiritele în canicula catalană. Spre deosebire de Alicante, nava noastră a participat cu trei echipaje, unul al bordului (echipa de bază), unul format din studenți și ultimul din elevi de la Școala Militară de Maiștri a Forțelor Navale. Sistemul a fost diferit față de Alicante, respectiv nu a contat victoria în competiția directă (chiar dacă echipajul bordului a câștigat tot) ci totalul timpilor realizați în fiecare cursă, „detaliu” care nu a fost cunoscut de echipa noastră. În final a câștigat echipajul de pe *Capitan Miranda* (cu trei canotori spanioli profesioniști în lot) la 48 de sutimi de secundă în fața noastră, care am ocupat locul doi. Blat curat! Reputația de oraș turistic a Barcelonei a fost confirmată și de numărul mare de vizitatori, aproximativ 5200, din care doar în ultima zi, sâmbătă, aproximativ 3100!

Au urmat șase zile de cruising-in-company sau navigație în comun. Termenul este doar generic deoarece după parada navală fiecare navă a navigat individual, majoritatea intrând și în portul Palamos (unde și noi am fost invitați dar nu am ajuns). Pentru cadeți au fost totuși șase zile de instrucție marinărească, de cunoaștere a instalațiilor navei, lucrări de matelotaj și, mai ales, de antrenamente la bărcile cu rame. Comandantul navei, căpitan-comandorul Gabriel Moise, a insistat să participe toți cadeții și chiar SGV-ii bordului la această activitate iar vremea a permis lăsarea bărcilor la apă și antrenamente în siguranță. Adică o avanpremieră în Marea Mediterană pentru ce va fi la Ziua Marinei. Cele șase zile au trecut repede și pe 21 iulie intram în Toulon. Dar despre ultima cursă a Tall Ships Race 2007 Mediterana și revenirea în țară veți afla din articolul din numărul nostru viitor. ■



O incursiune în trecutul și prezentul **N.C. Mureș**

Tristețea „Lebedei Dunării”

Text și foto: Căpitan ing. Mihai EGOROV

Oare, chiar știm să ne prețuim simbolurile? Poate că nu multe din marinele statelor de pe glob se pot mândri cu atâtea nave simbol, fiecare în felul ei, ca Forțele Navale Române. Am avut de-a lungul anilor nava cu zbaturi *Vasile Păun* – aflată acum în posesia Primăriei Tulcea, canoniera *Eugen Stîhi* – aflată la parcul rece deși poate locul ei era la Muzeul Marinei, sau fostul yacht regal *Luceafărul*. Dincolo de povestea fiecărei nave militare, mai avem în Forțele Navale în activitate, nave unicate, nave diferite decât cele militare, precum *N.S. Mircea*, *N.C. Mureș* și *N.C. Siret*. Oare câți dintre noi, cei din Forțele Navale au încercat să le cunoască poveștile, dincolo de corpul navei? Oare câți din cei din afara marinei știu că cele trei nave aparțin Forțelor Navale? Și oare, ne amintim de ele și cât mai sunt în activitate?

Nava de comandament *Mureș*, fosta navă prezidențială *Mircea cel Mare*, a fost construită la Șantierul Naval din Oltenița în anul 1986, pe baza proiectului nr. 1122 al ICEPRONAV Galați. Nava este de tip pasager fluvial, proiectată însă pentru zone semimaritime, pentru înălțimi ale valului de 1,2 m, având și întărituri pentru gheață.

„*N.C. Mureș execută misiuni de protocol pentru Președenție, Casa Regală, Statul Major al Forțelor Navale, Ministerul Apărării, dar și misiuni în folosul diferitelor firme, atunci când este închiriată. Ea execută de asemenea și misiuni ca navă de comandament în special pentru Serviciul Fluvial din cadrul Comandamentului Flotei. Misiunile pe care le execută N.C. Mureș sunt în special din perioada primăverii în perioada toamnei*”, ne-a precizat căpitanul Mircea Târhoacă, comandantul navei, aflat în această funcție din anul 2005, cel care ne-a fost ghid în universul *N.C. Mureș*.

Încercând să vedem nava așa cum a fost și cum este în prezent, străbătem un adevărat labirint de uși, culoare, holuri și diverse saloane de discuții și ajungem pe puntea superioară I, acolo unde, găsim zona apartamentelor prezidențiale, o zonă care ne face să ne gândim la hotelurile de lux și să uităm preț de câteva minute

cât zăbovim prin ele că suntem de fapt pe o navă militară. „*Apartamentul pentru șeful de stat este pe crem, cu tapet de mătase, mobilier gen Ludovic al XVI-lea, cu stratificații de lemn. Apartamentul este la fel ca în 1986 când nava a fost lansată la apă, fără să i se fi adus îmbunătăiri*”, ne-a precizat căpitanul Mircea Târhoacă. Apartamentul pentru soția șefului de stat, (sau pentru soția invitatului cu rangul cel mai mare

Căpitanul Mircea Târhoacă comandantul N.C. Mureș, urmărind obstacolele de pe Dunăre.



de pe navă), aflat simetric dar pe tribord, este puțin mai mare, pe culoarea roz, cu multe tablouri. Ne atrage atenția sistemul de aplici din mătase cu diferite broderii, fiecare aplică din apartamente fiind unicat. Mobila de lemn alb, cu modele sculptate de lemn reprezintă de asemenea un lucru interesant chiar și acum, la 20 de ani de la construcția navei. Fiecare din cele două apartamente are și un salon pentru discuții. În plimbarea noastră prin universul numit *Mureș*, nu aveam cum să nu observăm sistemul de aer condiționat existent în toate compartimentele, geamurile termopan, sistemul de avertizare incendiu în fiecare încăpere, dar și un sistem de radioficare cu trei posturi, care poate ar trebui adus la nivelul perioadei actuale. Băile, din apartamentele prezidențiale, continuă aceeași notă de bun gust, fără extravagante, cu robineti cu bilă, foarte moderni, cromaji și un sistem de vacuum la toaletă la fel ca cele folosite la avioane.

Pășind pe hol spre prova, se trece printr-o ușă de lemn alb și se ajunge în salonul folosit pentru discuții la nivel de omologi. Într-un interior deosebit și discret cu o combinație de culori alb și crem, interesante sunt corpurile de iluminat din plafon acoperite parțial cu broderii din bronz, perdelele din borangic

și marmura cu care sunt placate mesele și alte corpuri de mobilier. Cel mai mare apartament de la bord se află situat tot pe puntea superioară I. Apartamentul are trei camere, pentru invitatul cu cel mai înalt rang al omologului șefului de stat, un dormitor, un salon de lucru și un salon de primire. Pe aceeași punte se mai găsesc două saloane unul „rotund” și altul „oval”, destinate servirii mesei pentru patru respectiv 6-8 persoane.

Constructiv, nava este prevăzută cu șase punți: puntea principală, punțile superioară I și II, puntea de comandă, puntea etalon și o punte intermediară. Pe puntea superioară II se găsesc cele două saloane oficiale, prova și pupa cu o suprafață de aproximativ 150 m² și respectiv 197 m², care pot găzdui aproximativ 300 de persoane. Piese de mobilier sunt confecționate din lemn de diferite esențe predominând cireșul și mahonul. Salonul pupa este cel mai mare salon fără stâlpi de susținere. Scările principale din suprastructură sunt din oțel, în formă de spirală căptușite cu mochetă.

Puntea principală cuprinde cabine, adevărate camere de hotel, dacă precizăm că au mai mult de 12 m², cu hol și baie proprie, destinate odinioară personalului de însoțire; în prezent ele sunt utilizate pentru cei care se află ocazional pentru anumite misiuni la bordul *N.C. Mureș*. Cabinele echipajului sunt pe puntea intermediară, acolo unde geamurile termopan sunt înlocuite cu hublouri cu grosime de 1 cm iar dotările sunt la alte standarde.

Chiar dacă în 1986, când a fost lansată la apă, *N.C. Mureș* era dotată cu aparatură de ultimă generație, confortul interioarelor fiind unul de lux, trecerea inexorabilă a timpului a lăsat urme pe navă. Fie că vorbim de îmbătrânirea morală a unor echipamente, de lipsa unor piese de schimb pentru anumite dispozitive – pentru că nu se mai fabrică -, fie că vorbim de izolația unor geamuri termopan care a cedat, de mocheta de pe holuri care nu mai are strălucirea de odinioară, fie că vrem să vedem petele apărute pe tapetul camerelor, peste toate se vede trecerea celor 20 de ani totuși de când nava a fost construită. Asta chiar dacă efortul oamenilor de pe *Mureș* este unul deosebit, pentru că nava a devenit pentru fiecare din echipaj o a doua casă.

Este suficient numeric echipajul pentru această navă? O întrebare legitimă, dacă facem o comparație simplă între cei 72 de membri ai echipajului din care 5 ofițeri, existent în 1986 și cei 18 membri, din care doar un ofițer în echipajul navei după ultimele modificări ale statului intrate în vigoare la 1 iunie 2007. Asta, în timp ce misiunile sunt aceleași, mai numeroase pe timpul verii, echipamentele sunt din ce în ce mai uzate iar tehnica trebuie să funcționeze în parametri. Este clar însă că oricât efort ar depune echipajul – și-l voi menționa în întregime fără a nominaliza



Mm Il Constantin Barbu, timonier, în cabina de comandă a N.C. Mureș. În plan secund, căpitanul Mircea Boanță.



Apartamentul pentru soția șefului de stat, (sau pentru soția invitatului cu rangul cel mai mare de pe navă).



Salonul de discuții oficiale situat pe puntea superioară I.



Salonul oficial pupa, cel mai mare salon fără stâlpi de susținere.



Trecerea timpului lasă urme pe navă.

pe cineva anume – sunt multe lucruri pe navă care nu pot fi rezolvate cu bunăvoință, entuziasmul și inițiativa celor de la bord. Nu trebuie să stai foarte mult pe navă pentru a afla și a-i vedea la lucru pe membrii echipajului, fiecare dedublându-se cel puțin pentru a putea îndeplini toate sarcinile. *N.C. Mureș*, este o navă a Forțelor Navale, dar nu este o navă militară prin definiție. Și pentru că principala ei misiune o reprezintă activitățile de reprezentare și protocol și principalele activități la bord nu sunt cele

de pregătire pentru luptă ci de întreținere a navei, pentru a se prezenta în condiții optime la toate activitățile. Iar aprecierile participanților la ultima mare activitate a *N.C. Mureș* – exercițiul DANUBE GUARD 07 – confirmă seriozitatea echipajului.

„*N.C. Mureș necesită reparații și modernizări. Tehnica, instalațiile și celelalte dotări sunt la nivelul anilor 1980. Dacă pentru dotările din compartimentele destinate protocolului este necesar să păstrăm farmecul inițial pentru aspectul*

exterior trebuie să se execute lucrări într-un șantier naval. Nava nu a mai fost andocata din anul 1994 iar radiolocatoarele și sondele ultrason trebuie să fie înlocuite cu mijloace moderne. Echipajul și în general personalul Secției 329 Logistice depune eforturi mari pentru păstrarea farmecului de odinioară al „N.C. Mureș” dar timpul își pune amprenta în mod firesc asupra aspectului și stării tehnicii. Dacă nu se intervine cu personal specializat pentru îmbunătățirea stării tehnicii și aspectului exterior și dacă nu se vor face modernizări, calitatea activităților va fi din ce în ce mai scăzută”, ne-a declarat căpitan-comandorul Iulian Sandu, comandantul Secției 329 Logistică Brăila, în subordinea căreia se află nava.

În ultimii ani, nava a fost închiriată unor agenți economici sau diverse firme pentru desfășurarea anumitor activități, conform reglementărilor în vigoare, fapt ce a permis investirea banilor în achiziționarea diferitelor materiale necesare navei dar care nu pot fi incluse în buget. Modernă navă a Forțelor Navale ar putea reduce fondurile pe care le primește dacă mecanismul sistemului de închiriere ar funcționa fără sincope și dacă ar fi încurajat. „Sistemul de închiriere a „N.C. Mureș” este viabil dar numai pentru activități de scurtă durată și numai în staționare. Pentru alte tipuri de activități eforturile și consumurile sunt prea mari”, ne-a precizat căpitan-comandorul Iulian Sandu.

Un lucru benefic atât pentru navă cât și pentru personalul din Forțele Navale l-ar reprezenta organizarea unor marșuri de instrucție pe Dunăre, un util schimb de experiență care s-ar putea apoi repeta pe navele de la mare.

Ce i-ar trebui navei de comandament Mureș, pentru a-și recăpăta strălucirea de odinioară? Căpitanul Mircea Târhoacă:

„Andocare, curățarea operei vii și moarte a navei, aplicarea unui strat de vopsea care să-i asigure o înaintare ușoară în apă, schimbarea elicelor. Trebuie să precizez că nava nu a fost urcată pe doc din 1994. La interior ar fi nevoie de schimbat mochete, parte din mobilier, draperii, reparat uși, schimbat corpurile sanitare, sistemul de vacuum care necesită pompe deosebite, și care la o folosire neadecvată se defectează. Ar fi necesar dotarea apartamentelor cu televizoare – pentru că pe navă nu există niciun televizor modern, deși în Forțele Navale alte nave au primit. Și la partea de dotări tehnice, nu s-a schimbat nimic din 1986 și de aceea ar fi necesar achiziționarea de echipamente de navigație moderne – o sondă modernă, un GPS, care să ne ajute pentru crearea unui drum pe hartă cu punctele critice, mai ales la adâncimi mici, un radar pe distanțe mici dar performant, care să bată 3-5 km. Ar mai fi de refacerea instalației de apă și a sistemului de alimentare cu căldură, care nu permite crearea unui regim termic confortabil pentru toate cabinele, apărând probleme în special în zonele cu suprafață mare și expunerea cu exteriorul este mare. Și toate aceste lucruri nu se pot face decât în șantier.” Din păcate, în fiecare an andocarea este trecută la cereri, dar de fiecare dată prioritățile se schimbă iar N.C. Mureș, trebuie să mai aștepte un an; de fiecare dată, un alt an.

„Noi am avut grijă și de navele noastre și vom avea în continuare. Toate navele noastre sunt speciale, dar N.C. Mureș ca și N.C. Siret sunt deosebite. E dificil cu aceste nave. A le duce într-un șantier naval și a face reparații acum presupune deteriorarea unor lucrări de artă, pe care nu avem certitudinea că cineva le va mai face să arate la fel. Marina era bine să aibă șantierul ei, în care să-și facă reparații. Soluția este intrarea navei în reparație

capitală, într-un șantier serios. Licitația trebuie făcută astfel încât caietul de sarcini să prevadă absolut toate problemele specifice și atunci se vor angaja foarte puține șantiere din țară la această lucrare. Nava va trebui scoasă un număr de ani din exploatare pentru a se face toate lucrările la ea. Dacă nu va intra într-un șantier bun, riscăm să stricăm și ce este pe ea. Între cele două rele, mai bine spunem prefer să îmbătrânească frumos decât să o operez și să moară pe masa de operație”, ne-a declarat comandorul Romulus Hâldan, comandantul Bazei Navale.

Pentru cei care o văd de Ziua Marinei, sau la alte activități de protocol organizate în diferite ocazii, N.C. Mureș rămâne o navă frumoasă, fără probleme, o mândrie a Forțelor Navale de care de cele mai multe ori se bucură atunci și de care uită odată cu trecerea evenimentului care i-a adus la bord.

Pentru echipajul de pe N.C. Mureș, nava este deopotrivă casa și locul de muncă și pe ei degradarea fizică sau morală a unora din echipamentele de la bord, a unor piese sau obiecte de mobilier devine vizibilă și doare. „Problema care va apărea pe viitor, dacă nu va exista un program de reabilitare și investiții, în următorii patru, cinci ani problemele se vor acutiza iar fondurile necesare pentru reparații vor fi cu mult mai mari decât în prezent”, ne-a declarat căpitanul Mircea Târhoacă, comandantul navei.

Pentru semnatarul acestor rânduri, care a avut oportunitatea să se afle la bordul ei timp de 15 zile, pe timpul exercițiului DANUBE GUARD 07, N.C. Mureș, reprezintă o filă de istorie recentă învelită în modernitate, un amestec ingenios de vechi întreținut și transformat în nou, o navă de care marina ar trebui să fie mândră și de care poate ar trebui să se preocupe mai mult, o navă care uneori parcă plânge, pentru că poate cu cheltuieli nu foarte mari – raportate la beneficiile de imagine pe care le aduce - și-ar putea recăpăta strălucirea și farmecul de odinioară. Și poate atunci, ca de altfel, poate și acum, Forțele Navale ar putea să-și exploateze mai eficient prețioasa navă – cât mai este încă în viață, și poate că atunci vom putea admira mai des silueta grațioasei lebede plutind de-a lungul Dunării. ■

Dimensiuni și caracteristici principale:

lungime: 95,74 m; lățime: 14,20 m; înălțime: 14 m; pescaj: 2,4 m; viteză în amonte: 20 km/h; viteză în aval: 25 km/h; viteză maximă: 30 km/h; autonomie: 5 zile, în limita a 2500 km; trei motoare tip 12R 251 construite la Reșița după licența ALCO-SUA; putere maximă: 3x2465 CP; propulsor transversal de etravă cu o forță de împingere de 2100 daN; patru ascensoare de alimente; o barcă de protocol și una de serviciu; două coșuri de fum din aliaje de aluminiu; capacitatea maximă de încărcare, în funcție de numărul de cușete și cabine: 78 de pasageri; deplasament: 1500 t.

Traian Băsescu, președintele României, salutând garda de onoare, la coborârea de la bordul N.C. Mureș pe timpul exercițiului DANUBE GUARD 07.



Amintiți-vă și de presă!

Căpitan ing. Mihai EGOROV

Ideea articolului s-a născut în bătrânul Aro arondat și redacției, la probabil 45ș C, pe drumul de la București spre Constanța, după ce participasem la festivitatea dedicată Zilei Presei Militare, în fond dedicată doar Trustului de Presă al Armatei. O festivitate tristă sau frustrantă pentru că mijloacele de presă ale categoriilor de forțe, acolo unde ne regăsim și noi, au fost omise... din greșeală. Da, pe 23 iulie a fost Ziua Presei Militare, prilej cu care am fi dorit să fie cât mai mulți cei care să-și amintească și de noi, cei de la Grupul Mass-Media al Forțelor Navale (GMMFN). De noi, cei pe care nu-i uitați însă, atunci când sunt evenimente majore, lucruri care „ard” și când o fotografie, un text sau un calup de imagini sunt necesare și foarte utile pentru mediatizare.

În materialele noastre nu scriem și nu vorbim despre noi – acest articol face o excepție de Ziua Presei și va rămâne o excepție – ci despre dumneavoastră, cei mulți din Forțele Navale a căror activitate încercăm s-o reliefam cât mai bine. Uneori reușim să facem materiale mai bune, uneori mai puțin bune, dar cum spunea și unul din foștii redactori-șefi, revista *Marina Română* alături de emisiunile *Scutul Dobrogei* se vor o „ogindă cât mai fidelă a realității din Forțele Navale”; uneori poate nu ne arată la fel de frumoși cum vrem să fim. Cu siguranță mai sunt lucruri care pot fi perfecționate în activitatea GMMFN și uneori se poate face mai mult sau mai bine pentru imaginea Forțelor Navale, imagine la care conștient sau nu contribuim cu toții cei din această categorie de forțe. Dar ne dorim și facem tot posibilul ca produsele noastre să fie de calitate, să fie competitive. Iar dacă revista *Marina Română* se situează cel puțin la nivelul celorlalte publicații din armată, dacă emisiunea de radio *Scutul Dobrogei* continuă să se difuzeze pe postul Radio Constanța și dacă emisiunea de televiziune se difuzează „gratuit” pe un post de televiziune privat din Constanța, care altfel nu lucrează decât cu producții plătite – și poate că vom reuși să ne extindem aria de difuzare dacă în negocierile cu două televiziuni din zona de interes a Forțelor Navale, vom reuși să-i convingem să ne accepte emisiunea gratis, deși dificultățile care apar țin tot de bani – înseamnă că standardul produselor mediatice ale GMMFN este unul ridicat.

Poate și din această cauză v-am dori mai aproape de noi, de presa militară de marină. Nu prin mesaje sfărăitoare, fără acoperire în realitate. Ne-am bucura dacă dumneavoastră cititorii revistei *Marina Română*, telespectatorii sau ascultătorii emisiunilor *Scutul Dobrogei*, ne-ați semnala sub orice formă, păreri despre produsele realizate, despre ce v-a plăcut și ce nu v-a plăcut în revistă și emisiunile de radio și televiziune sau dacă ne-ați trece pragul când timpul vă permite.

Nu putem face o Zi a Porților Deschise la GMMFN și pentru că, chiar dacă suntem în incinta unei unități militare, ușa noastră este deschisă întotdeauna colaboratorilor, prietenilor redacției dar și celor care vor să ne aducă critici pertinente. Trecându-ne pragul, ați vedea ce poate face și ce nu poate face GMMFN. Ați vedea că sunt multe lucruri specifice pe care le putem face mai eficient printr-o mai bună colaborare a comandanților de unități sau a celor care mai faceți și fotografii sau puteți scrie un text, cu noi, la fel cum, ați vedea că sunt lucruri pe care le vreți de la noi și nu le putem face „peste noapte”. Și dacă nu vrem să ne uităm la structurile de presă ale celorlalte categorii de forțe și să facem o comparație simplă între numărul de oameni și produsele realizate, ați reuși să vedeți măcar starea tehnicii, raportată la vechime și cerințele actuale. Poate că presa nu este o prioritate și cheltuielile

aferente acestui domeniu – mai ales cele legate de televiziune – sunt mari, dar oare sunt ele la fel de mari ca beneficiile de imagine pe care le produc? Nu vrem să ne plângem, nu este demn, nu este ceea ce face presa, dar vrem să vă invităm să vedeți și realitatea noastră.

Pe cei (puțini?!) care încă mai cred că presa se face în programul strict de opt ore, trebuie să-i dezamăgim. Presa de azi nu se mai poate face din birou, prin procedeul *copy-paste*, ci trebuie adaptată permanent misiunilor și activităților Forțelor Navale. Și noi, cei de la GMMFN, asta facem.

Multă pasiune, un strop de nebunie și mult, foarte mult entuziasm. Entuziasm, care de multe ori – ca și în alte locuri – are rol și de motivație. Cam așa s-ar putea caracteriza echipa Grupului Mass-Media al Forțelor Navale sau mai corect, activitatea acestui echipaj media.

Presa militară de marină există și va continua să existe și să vă prezinte activitatea desfășurată de unitățile Forțelor Navale atât pe mare, la fluviu cât și la unitățile de uscat, activități mai mult sau mai puțin spectaculoase, prezentându-vă de fapt, realitatea din Forțele Navale. Dacă uneori ea nu este așa cum vă așteptați, nu este numai vina noastră. Și, poate, uneori, măcar de Ziua Presei Militare, veți dori să vă amintiți de noi, presa militară de marină. Suntem chiar sub ochii dumneavoastră. ■





Din tradițiile Zilei Marinei Române

Serbările nautice - un captivant spectacol estival

Căpitan-comandor
dr. **Marian MOȘNEAGU**

Întrucât istoricii navali români nu au identificat un document oficial care să statueze instituirea Zilei Marinei Române ca sărbătoare oficială a marinarilor militari și civili, opinez că aceasta s-a sărbătorit încă din perioada care a succedat revenirii oficiale a Dobrogei, la 23 noiembrie 1878, în cadrul statal românesc, eveniment care a atribuit României ieșirea la mare. Luând în considerare cei 18 ani trecuți deja de la înființarea Corpului Flotilei (prin Înaltul Ordin de Zi nr. 173 din 22 octombrie 1860) care a marcat înființarea Marinei Militare a României moderne, precum și unele ritualuri și mituri acvatice frecvent întâlnite în folclorul românesc și în practicile comunităților rurale și portuare riverane atât Dunării cât și apelor noastre interioare, pe care le-am detaliat în lucrarea „Cultul apelor la români” (Editura Companiei Naționale Administrația Porturilor Maritime S.A., Constanța, 2004) apreciez că **serbările nautice** pot fi considerate drept o avanpremieră la ceea ce ulterior a devenit Ziua Marinei Române (a cărei monografie am lansat-o în anul 2002, sub titlul „Ziua Marinei la români”, la aceeași editură). Așadar, rămâne încă actuală întrebarea ...

Când s-a serbat întâia oară Ziua Marinei Române?

Deși Ziua Marinei a fost oficializată ca sărbătoare estivală în anul 1902, informațiile

despre serbările nautice, cunoscute pe litoralul românesc încă de la sfârșitul secolului al XIX-lea, vin să devanseze acest reper cronologic.

Astfel, conform unei știri publicate în hebdomadarul „L'indépendance Roumaine” sub titlul „Vara la Constanța”, sâmbătă, 15 august 1881, după căderea nopții, la Constanța a avut loc un spectacol extraordinar, prilejuit de o impresionantă iluminatie pe mare organizată de către Nicolae Macri, căpitanul Portului. Spectacolul a inclus și o luptă navală, simulată pe parcursul a 20 de minute de 12 bărci de asalt, la fel de feeric luminate,

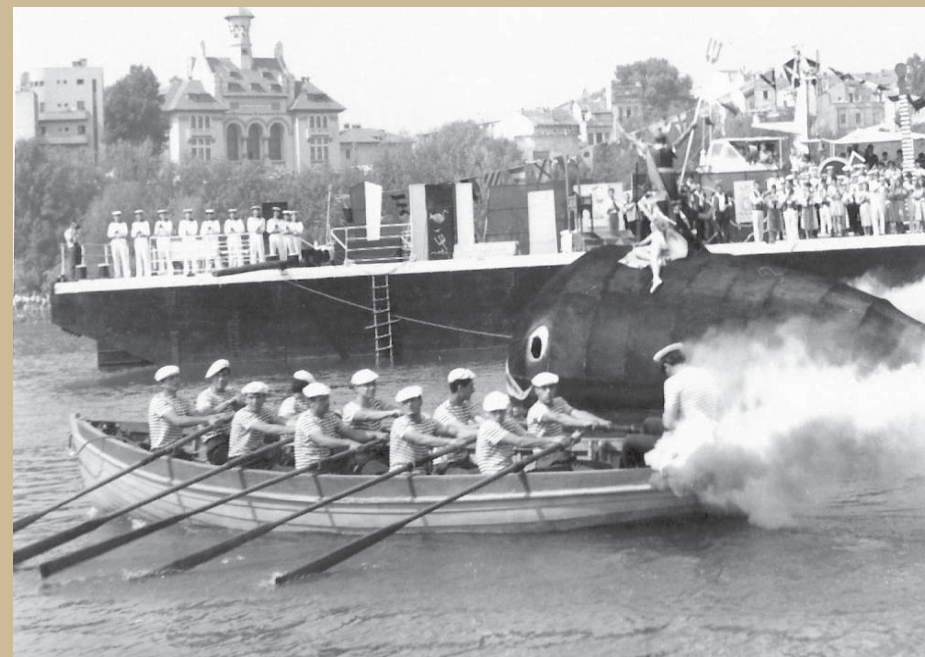
destinate să cucerească o fortăreață.

Duminică, 16 august 1898, în portul Constanța au avut loc regate, cu intrarea liberă pentru marele public. În programul acestor originale manifestări nautice figurau curse cu vele – bărci comerciale, bărcile Portului, curse cu rame – bărci de război, bărci de comerț, lotci de pescari etc, curse de înot – pentru adulți, copii, goana după rațe și scufundători, meci de cocagne, curse umoristice, toate dotate cu numeroase premii în valoare totală de 1500 lei.

Ziua Marinei – sărbătoare estivală de interes național

Printr-o adresă difuzată de Cristea Georgescu, primarul comunei Constanța, la 6 august 1902, omologii din marile orașe ale țării erau înștiințați că în ziua de 15 august, de Ziua „Sf. Maria”, patroana Marinei, „*vor avea loc în apele Constanței și pe uscat niște serbări demne de văzut, precum: regate, alergări, serate venețiene, mare bal pe apă, bărci alegorice, descoperirea Americii, naufragiul „Médusei”, corabia Argonauților și altele*”.

Vineri, 20 iulie 1907, cu prilejul serbării Sf. Ilie, Societatea de Ajutor Reciproc „Regina Elisabeta” a Marinarilor din Constanța, a organizat pe mare, între orele 16.00 și 24.00, o impresionantă serbare nautică, sub patronajul doamnei și domnului inginer-șef Ioan Pâsla, dirigintele construcției Portului Constanța. Ziua, programul a inclus întreceri de bărci cu 2, 4 și 6 rame pe distanțele de 800, 1000, respectiv 1500 metri, întreceri



de înot, fuga în saci, școndrul cu purcelul, rațe aruncate pe apă, cavaleria navală pe apă, farfurii de porțelan aruncate pe apă, pescarii și bătaie de flori. În noaptea, spectatorii erau invitați să admire bătaia cu confeti, focurile bengale și artificile, luminația bărcilor (bombardament, candelor romane), jocuri („Căzăceasca” și „Banul Mărăcine”) executate pe un ponton, stâncile de marmoră, bărcile remorcate de remorchere în largul mării și diferite alte surprize.

Printr-o adresă a Ministerului de Interne, în 1930 primarul orașului Constanța era înștiințat că „*Ministerul Armatei ... ne aduce la cunoștință că Liga Navală Română, înființată sub Înaltul patronaj al M.S. Regina Maria și cu sprijinul A.A.L.L.R.R. Principele Nicolae și Principesa Ileana, străduindu-se cu pregătirea spiritului românesc pentru înțelegerea problemelor maritime ce interesează țara noastră, își propune să serbeze anul acesta (ca și în anii anteriori) în mod cu totul deosebit la 15 august Ziua Marinei*”.

Un an mai târziu, serbările s-au desfășurat pe parcursul a două zile. În prima zi au avut loc serviciul divin pentru comemorarea eroilor Marinei și botezul navei-bază *Constanța*, în prezența A.S.R. Principele Nicolae, cuvântarea comandantului Diviziei de Mare, lansarea pe mare a unei ancore de flori, citirea actului de botez a navei-bază a primului submarin românesc *Delfinul*, spargerea sticlei de șampanie și cuvântarea comandantului Marinei Regale. Întrecerile marinărești au inclus regate de bărci cu 8 rame dotate cu Cupa Diviziei de Mare, regate de baleniere - Cupa Ligii Navale Române, curse de înot – Cupa ziarului „Universul”, ștafete – Cupa Oficiului Național de Educație Fizică, sărituri în apă – Cupa Domniței Ileana și mare bal în folosul L.N.R. la Cercul Militar „Regele Carol I”. Pe 16 august 1931 au avut loc serbările populare nautice organizate de L.N.R. și Societatea Marinarilor „Regina Elisabeta”, cu concursul Diviziei de Mare.

Din program nu au lipsit cursele de bărci militare de 8 rame, baleniere și lotci, concursul de înot pe distanța de 1000 metri,

concursul de sărituri libere de la 5 și 10 metri, regatele de bărci cu vele de la Dana 8 la geamandura Farului mare și retur, concursul de platforme remorcate și exercițiile cu scafandri. Pe o gabară, demonstrațiile de măiestrie marinărească au continuat cu purcelul tradițional, goana după rațe, cai marini, watter shut și explozia unei mine. Concursul între șalupele militare și civile au fost urmate, în noapte, de serata venețiană, parada bărcilor și șalupelor cu lampioane, focurile de artificii și jocurile de proiectoare în fața Cazinoului.

Printre evenimentele memorabile ale perioadei interbelice se numără predarea bărcii cu 10 rame „Marele Voievod Mihai”, oferită în dar cercetașilor marinari de către Liga Navală Română – Filiala Constanța (15 august 1932), botezul navelor Serviciului Maritim Român *Ardeal*, *Alba Iulia*, *Peleş* și *Suceava* și inaugurarea Gării Maritime Constanța de către M.S. Regele Carol al II-lea (15 august 1933), inaugurarea Stațiunii nautice și sportive a Societății SALVAMAR (15 august 1935), botezul submarinului *Delfinul* (15 august 1936), punerea pietrei de temelie la lucrările de consolidare a falezei de nord a orașului și dezvelirea statuii Reginei Elisabeta pe faleza Cazinoului (15 august 1937), botezul pasagerului *Transilvania* și a șalupelor SALVAMAR *Albatrosul* și *Pescărușul* (15 august 1938), punerea pietrei fundamentale a portului Tașaul (15 august 1939) ș.a.

În urmă cu 50 de ani ...

După noua regulă instituită prin Decretul Prezidiului Marii Adunări Naționale nr. 309 din 29 august 1953, Ziua Marinei Militare a Republicii Populare Române s-a serbat, până în anul 1990, când s-a revenit la tradiția patronală, în prima duminică a lunii august, după Ziua Marinei U.R.S.S., care se serba în ultima duminică a lunii iulie.

Astfel, în urmă cu cinci decenii, la 4 august 1957, echipajele navelor și ambarcațiunilor prezente în portul Constanța au fost trecute în revistă de generalul-locotenent Leontin



Sălăjan, ministrul Forțelor Armate ale R.P.R., însoțit de contraamiralul Mihai Nicolae, comandantul Forțelor Maritime Militare și alte oficialități militare și civile.

Festivitățile s-au desfășurat la bordul navei-comandant, velierul-școală *Mircea*. Programul a constat din înmânarea unor diplome, premii și a Drapelului Roșu al C.C. al U.T.M. marinarilor frunțași, paradă aviatică, sosirea ștafetelor marinarilor militari și Asociației Voluntare pentru Sprijinirea Apărării Patriei, înmânarea unor cadouri simbolice, concursuri de bărci, înot, ștafetă combinată și jocuri marinărești. Momentul culminant l-a reprezentat sosirea zeului Neptun, care a dat startul întrecerilor tradiționale: purcelul pe școndru, trasul la parâma cu bărcile, vânătoarea rațelor, biciclete pe apă, demonstrațiile scafandrilor, nunta și pirății etc.

Cu acest prilej, Poșta Română a lansat o emisiune filatelică specială.

... și la începutul mileniului III

Prin Legea nr. 382 din 28 septembrie 1994, Parlamentul României a reconfirmat caracterul național al Zilei Marinei Române, ca sărbătoare civilă și militară, marcată de către „*autoritățile publice și celelalte instituții ale statului prin organizarea unor programe și manifestări cu caracter evocator, în spiritul tradițiilor poporului român, precum și prin ceremonii militare și religioase*”.

Ca urmare, an de an, la 15 august, la Constanța, Mangalia, Tulcea, Brăila și în Capitală, Statul Major al Forțelor Navale, în colaborare cu Autoritatea Navală Română, Căpitanii portuare zonale, autoritățile civile locale și Liga Navală Română invită publicul să cunoască îndeaproape navele militare, armamentul și tehnica din dotare și specificul activităților de pregătire pentru luptă ale marinarilor militari, oferindu-i cu generozitate un impresionant spectacol estival, inspirat atât din trecutul acestei frumoase tradiții marinărești cât și din actualitatea cotidiană a Marinei Militare Române. ■



Muzeul Marinei Române, în colaborare cu Liga Navală Română filiala Constanța și Cercul Militar, a organizat miercuri, 18 iulie, o triplă lansare de carte a editurii Muzeului Marinei Române. Este vorba despre **Olimpiu Manuel**

Glodarencu cu lucrarea *Operațiile aéro-navale în anii celui de-al doilea război mondial*, **Andreea Atanasiu Găvan**, *Evoluția navigației la Dunărea de Jos și Marea Neagră în Evul Mediu Românesc* și **Andrei Vochițu**, *Simbolistica războaielor eshatologice. Apocalipsa după Ioan și Manuscrisele de la Marea Moartă*.

Volumul *Operațiile aéro-navale în anii celui de-al doilea război mondial* prezintă desfășurarea evenimentelor în context politico-militar, cu analiza și concluziile privind arta militară a beligeranților în executarea operațiilor aéro-navale. Relatarea confruntărilor este eșalonată pe trei idei principale: planurile de acțiune cu disputele și controversele apărute în cadrul

elaborării acestora, desfășurarea propriu-zisă a operațiilor și concluzii desprinse din acțiuni, fiind scoase în evidență atât ideile valoroase ale părților aflate în conflict cât și greșelile acestora. Lucrarea se finalizează cu concluzii generale, cu bibliografia care a stat la baza întocmirii ei și are în interior numeroase hărți care reliefează acțiunile aéro-navale desfășurate de-a lungul celor 6 ani de război mondial.

Lucrarea *Evoluția navigației la Dunărea de Jos și Marea Neagră în Evul Mediu Românesc* pleacă de la începuturile navigației, apariția primei monoxile și apoi diversificarea și elaborarea a noi mijloace de navigație atât în scopuri comerciale cât și militare, tratându-se pe parcursul celor 9 capitole probleme precum folosirea mijloacelor de navigație în lupta pentru independență a Țărilor Române, porturi românești la Dunăre și în Marea Neagră, construcții navale, tipuri de nave românești și străine și multe



alte informații prețioase care își așteaptă cititorii să le descopere.

Cea de a treia lucrare lansată miercuri, 18 iulie, este de dimensiuni mai mici dar nu mai puțin interesantă. Autorul, **Andrei Vochițu**, își propune să contureze o introducere în câmpul vast al tratării subiectului războaielor eshatologice. Un subiect delicat, așa cum precizează Înalt Prea Sfinția sa, Teodosie, Arhiepiscopul Tomisului în cuvânt înainte. Rodul cercetării de mai mulți ani, al unui tânăr absolvent al Facultății de Teologie, *Simbolistica Războaielor Eshatologice, Apocalipsa după Ioan și Manuscrisele de la Marea Moartă* cuprinde atât momente de istorie cât și abordări ținând de psihologia interpretării imaginilor constituind un complex de atitudini progresive dar fără a ieși din matca tradiționalismului obligatoriu unui studiu creștin ortodox. Așadar trei lucrări, trei teme diferite, cu abordări proprii dar fiecare interesantă în felul ei. **(M.S.)**.



CROAZIERĂ CU BARCA

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

Orizontal: 1) Motor propice pentru barcă – Funie groasă și lungă, îmbibată cu gudron, folosită în navigație. 2) Zeu egiptean ce traversa „apa cea mare” pentru a ajunge în paradis într-o luntre din papirus – Fluviu de coastă în Spania – 3) Punct de agrement cu bărci – abis, hău. 4) Consilier municipal – Mângâiat. 5) Intră în pământ – Lanreapta și... - la chei! 6) Simbol pentru steradian, unitate de măsură a unghiurilor spațiale – Indică la busolă – Reflec. 7) Împinsă peste bord. 8) Măgar – La căire! – cout la plută! 9) Metru cub . Răsărit – Mic lac în finlandia (prov. Lapin). 10) Hăuit – Cucerit (ca teritoriu) de o armată. 11) Cercetări pe apă cu nave.

Vertical: 1) Actriță și dansatoare, protagonista filmului „Barca viselor (Ginger) – Autorul picturii „Bărci pe Bosfor” (Theodor). 2) Primul la vase! – Semnatarul tabloului „Bărci în port” (Nicolae). 3) Marinari, cadeți, comandanți de navă – Șip fără cap! 4) Lac sărat în Asia Centrală – Parte înaltă de la pupa navei. 5) Caic! 6) Tare la acostare! – Rechin în acțiune. 7) În cală! - ... de mare, numiți și hipocampi – La docuri! 8) Ramă lungă sprijinită la pupa bărcilor – Năvod marin. 9) Luntre pescărească cu fundul plat – Bază navală. 10. Singura navă cu care Cristofor Columb s-a întors în Spania (cu o deplasare de sot) – Râu în Republica Columbia (depart. Cesar). 11) Cele marinărești sunt organizate pe puntea navelor în zile fete.

Dicționar: ORIA, SRAD, AAPA, AUIT, UPAR.

Rezolvarea careului din numărul trecut, **ALBASTRUL INFINIT:**

Orizontal: 1) ORIZONT- APA. 2) RESAC – RADAR. 3) CP – LEGATA – I. 4) AER – ARU – PIM. 5) REGN – LIOTĂ. 6) E – ZA – TENSOR. 7)TSE – SARAT – E. 8) ETRIER – LIR. 9) REVER – STRAI. 10) LOGIC – AICA. 11) VERI – NUT – ID. **Vertical:** 1) ORCA – ETER – V. 2) REPER – STELE. 3) IS – REZERVOR. 4) ZAL – GA – IEGI. 5) OCEAN – SERI. 6) N – GR – TAR – S – U. 7) TRAULER – S – U. 8)AT – INALTAT. 9) ADAPOSTIRI. 10) PA – ITO – RACI. 11)ARIMARE – IAD.

ION BRINDEA

Centrul Tehnic-Editorial al Armatei

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

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

Executăm
lucrările necesare
Ministerului Apărării



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

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

Ochiul Flotei



▲ 22 iunie 2007, remorcherul fluvial 310, Dunăre, km 840, exercițiul DANUBE GUARD 07. Echipajul remorcherului fluvial 310 pregătit să stingă incendiul de la bordul navei *T. Kableshkov*, aparținând Bulgariei.

Foto: Codruț BURDUJAN.



◀ 18 iulie, Marea Mediterană, *NS Mircea*. Școală de rame în Mediterana.

Onor dat de echipajul bărcii condusă de Mml Sorin Gâdea.

Foto: Bogdan DINU.



▲ 20 iunie 2007, monitorul *Ion C. Brătianu* (46), exercițiul DANUBE GUARD 07.

Se luminează de ziua, dar monitorul deja a acostat lângă ecluza Porțile de Fier II.

Foto: Codruț BURDUJAN.



▲ 22 iunie 2007, remorcherul fluvial 310, exercițiul DANUBE GUARD 07. Dificultăți de comunicare cu cei de acasă. Mm III Mihai Năstase, plan apropiat și căpitanul Ion Vârbănuș reușind să „prindă” o rețea națională de telefonie.

Foto: Codruț BURDUJAN.



► 13 iulie 2007, Portul Militar Constanța. Mm V Anca Aron prezentând caracteristicile elicopterului IAR 330 Puma Naval.

Foto: Codruț BURDUJAN.