

Batalionul de Infanterie Marină
PREGĂTIRI PENTRU KOSOVO



www.fortele-navale.ro

MARINAROMÂNĂ

REVISTA FORTELOR NAVALEROMÂNE

septembrie-decembrie

Misiuni reale de boarding la **ACTIVE ENDEAVOUR**

**Forțele Navale Române
și noua strategie maritimă americană**

**Academia Navală
„Mircea cel Bătrân” - 135 de ani**



Ochiul Flotei



▲ 22 noiembrie 2007, Babadag.

Aspecte din timpul programului de instrucție al detașamentului ROFND. Patrula de cercetare în timpul misiunii de patrulare și cercetare a unui itinerariu.

Foto: Olivia BUCIOACĂ.

◀ 16 noiembrie 2007, corveta *Contraamiral Horia Macellariu*, Portul Mangalia.

Echipajul corvetei *Contraamiral Horia Macellariu* după participarea la exercițiul internațional DOĞU AKDENİZ.

Foto: Olivia BUCIOACĂ.



▲ 17 septembrie 2007, fregata *Regele Ferdinand*, rada Portului Pireu.

Fregata *Regele Ferdinand* pregătindu-se pentru executarea manevrei de ancorare în rada portului Pireu.

Foto: Mihai EGOROV.

► 26 septembrie 2007, fregata *Regele Ferdinand*, Marea Adriatică.

Exercițiul de stingerea incendiului s-a terminat cu bine.

Foto: Mihai EGOROV.



► 27 octombrie 2007, Centrul de Instrucție al Forțelor Navale din Mangalia.

Ceremonialul de depunere a jurământului militar de către o nouă serie de soldați voluntari s-a încheiat cu exerciții demonstrative de luptă.

Foto: Cristian SPĂTARIU.



1 decembrie 2007,
Arcul de Triumf București.

Defilarea detașamentului Forțelor Navale
pe sub Arcul de Triumf.

Foto: Petrică MIHALACHE,
Trustul de Presă al Armatei.



GRUPUL MASS-MEDIA AL FORTELOR NAVALE MARINA ROMÂNĂ

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

Redactor-șef:
Căpitan ing. Mihai EGOROV
Tel.: 0241-619.539; 667.985/401
e-mail: egorovmihai@yahoo.com

Redactori:
Bogdan DINU
Tel: 0241-619.539
e-mail: redbogdan@yahoo.com
Olivia BUCIOACĂ

ADRESA REDACȚIEI:
Str. Ștefăniță Vodă, nr. 4
Tel/Fax: 0241-619.539
e-mail: marina_romana@fortele-navale.ro

Ediția s-a încheiat pe data
de 26 ianuarie 2008.
Se editează 6 numere pe an,
cu apariție la două luni.

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

COPYRIGHT:
Este autorizată orice reproducere
cu condiția specificării sursei.

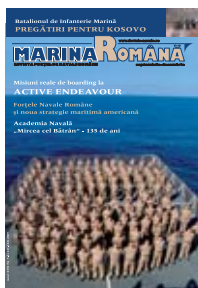
ISSN: 1222-9423
C-da 4555/2008; B-00307

Tehnoredactarea și tiparul:



Centrul Tehnic-Editorial
al Armatei
B-dul Ion Mihalache nr. 124-126,
București
Tel.: 021-2242634

DTP: Sorin DOBRE



Coperta 1: Echipajul fregatei
Regele Ferdinand la operația
ACTIVE ENDEAVOUR 2007.
(Foto: Mihai Egorov)



Coperta 4: Coborârea echipei
de boarding în RHIB. Urmează o
inspecție la bordul unei nave suspecte,
la exercițiul NOBLE MIDAS 07.
(Foto: Mihai Egorov)

SUMAR

ȘTIRI DIN FLOTĂ 10

PAVILION NATO Reușită la evaluarea NATO 14

Diplomați la bordul fregatei *Regele Ferdinand* 23

O lună, patru săptămâni, treizeci și două de zile 38

DOĞU AKDENİZ 2007 40

TURKISH MINEX - un exercițiu familiar dragoarelor maritime 42

PARTENERIAT STRATEGIC Noua strategie maritimă americană și Forțele Navale Române 44

Trei zile de escală, două nave complet diferite, o zi de exerciții comune 50

INSTRUCȚIE Pregătiri pentru Kosovo la Batalionul de Infanterie Marină 54

MILREX 07 58

LITORAL 07 66



Botezul mării pentru vedetele fluviale 67

„Delfinul” la malul mării 70

INTERVIUL REVISTEI 76

AVIAȚIA NAVALĂ Atât de aproape de cer... 82

ALMA MATER *N.S. Mircea* în „fiesta” nautică spaniolă (II) 84

Arta maritimă militară românească sub auspiciile transformării 92

ANIVERSĂRILE MARINEI 135 de ani de învățământ de marină 94

110 ani de la înființarea Școlii Militare de Maiștri de Marină „Amiral Ion Murgescu” 98

Centrul de Informatică al Forțelor Navale la 30 de ani 102

MIL FEST 2007 104

La un pas de limanul fericirii - 29 noiembrie Ziua Infanteriei Marine 106

COOPERARE REGIONALĂ BLACKSEAFOR - un nou început 108

Departe de lumea reală (I) 110

SIAJUL ISTORIEI De la hidroavionul GETTA R.A.S. - 1 la elicopterul IAR 330 Puma Naval 112

Catastrofa submarinului *Kursk* 116

PRESA NOASTRĂ Breafing country cu elicopter și antemergător 118

AZIMUT CULTURAL 118

Autoportret, „un artist al mării” ... Karl Robert Perko 120

POȘTA REDACȚIEI 121



PERFORMANȚA o constantă a activității Forțelor Navale



Contraamiral de flotilă
Dorin DĂNILĂ
Șeful Statului Major al Forțelor Navale

Într-un proces de pregătire și analiză continuă, trecerea dintre ani reprezintă, în orice domeniu, un moment de bilanț și totodată de reevaluare. Este momentul în care ne înclinăm preponderent către identificarea de căi și metode de sporire a eficienței și către definirea priorităților pentru provocările anului recent început.

Anul 2008 se înscrie, pentru unitățile Forțelor Navale, în procesul natural, firesc, al reasezării în structuri flexibile, conforme cu standardele Alianței și Uniunii Europene din care facem parte și cu cerințele acțiunilor militare moderne. Aceste transformări sunt susținute de eforturi financiare direcționate pe programele de înzestrare aflate în derulare.

Proiectul concretizat parțial în 2007 și începutul anului 2008 este cel al **elicopterelor Puma navalizat**, din compunerea Grupului de Elicoptere al Forțelor Navale. Acestea urmează, la finalul altor etape de pregătire planificate, să fie capabile să opereze de la bordul fregatelor aflate în misiune oriunde în lume. În acest fel, cu ajutorul echipamentelor cu care sunt dotate, elicopterele vor extinde raza de acțiune a senzorilor echipamentelor navale și vor aduce capabilitățile navelor mai aproape de performanțele maxime. Totodată, vor contribui decisiv la creșterea siguranței pe mare prin acțiuni rapide de căutare și salvare a unor potențiale persoane căzute peste bord sau, mai rău, victime ale unor accidente navale sau naufragii.

Anul acesta, Grupul de Elicoptere își va continua organizarea, concomitent cu inaugurarea noii cazarmă de la Tuzla, dotate și organizate corespunzător cerințelor unei unități militare a anului 2008. În baza programului de achiziții aflat în derulare, anul următor vom avea trei elicoptere Puma navalizate, ce vor putea să acționeze de la bordul fregatelor românești, aducând

performanțele de ansamblu ale acestora din urmă alături de fregatele țărilor cu care cooperăm și acționăm în comun.

Folosirea elicopterelor în acțiuni maritime reprezintă o activitate de pionierat pentru armata României și nu numai, având în vedere faptul că aparatele furnizate Forțelor Navale sunt primele Puma navalizate din lume. Provocările nu sunt puține, atât în ceea ce privește dotările speciale care sunt exploatate în premieră, dar mai ales în pregătirea personalului - piloți sau tehnicieni. Perioada ce urmează va aduce confirmări privind capabilitățile de operare ale elicopterelor Forțelor Navale, astfel ca, aplicând eventuale corecturi la programele de instruire, să putem avea certitudinea încadrării în termenele și cerințele formulate de eșaloanele superioare.

O altă realizare majoră pentru Forțele Navale Române o reprezintă **afirmarea NATO nivel I interoperabilitate, obținută de fregata Regele Ferdinand** după participarea cu succes la exercițiul Noble Midas, în luna octombrie, în Croația. Ne apropiem astfel, la un singur pas de deplina interoperabilitate cu navele din aceeași categorie aparținând statelor membre ale Alianței. Experiența obținută de echipaj atât în perioada premergătoare de pregătire, cât și pe timpul exercițiului, va putea fi verificată în cadrul exercițiilor CERTEX și NOBLE MIDAS de anul acesta, fregata *Regele Ferdinand* trecând astfel ultimul examen, acela al afirmării NATO nivel II interoperabilitate. Toate eforturile echipajului în acest sens vor fi susținute și potențate de conducerea Statului Major al Forțelor Navale, astfel încât, după cea de-a doua afirmare, fregatele noastre să poată participa oricând la acțiuni militare alături de alte nave aliate sub stindardul NATO.



De asemenea poate fi semnalată o altă realizare însemnată a anului trecut. Este vorba de **certificarea națională a Patrulei Maritime de Forțe pentru Operații Speciale**, în cadrul exercițiului național întrunit ROU SOF EX 07. Aceasta a evoluat ca pregătire și capabilități, din 2006 când a început practic operaționalizarea, fiind astăzi în măsură să acționeze eficient în misiuni sub comandă operațională întrunită. Urmând traseului calitativ ascendent, tot în 2007, în cadrul unui alt exercițiu național întrunit pentru operații speciale – ROU EX 07 – Patruța Maritimă de Forțe pentru Operații Speciale a obținut afirmarea ca structură operaționalizată NATO.

Eforturile individuale ale militarilor din cadrul DNFOS, precum și intensificarea instrucției colective în toate mediile – maritim, riveran-maritim, terestru și aerian – au fost susținute permanent prin cursuri de specialitate desfășurate în colaborare cu instituțiile specializate în pregătirea forțelor speciale din cadrul celorlalte arme. Concomitent, s-a pus un accent deosebit pe ridicarea nivelului de instruire lingvistică, având în vedere capabilitatea subunității de a

acționa oricând, în cadrul unei forțe multinaționale, sub comandă NATO.

Menținând ritmul impus de DNFOS, anul acesta vizează certificarea națională o altă subunitate din cadrul Grupului Naval pentru Operații Speciale, lucru pe care ni-l dorim a fi menționat ca realizare importantă la bilanțul activităților din anul acesta.

În același timp cu strădanile pentru realizarea unor forțe luptătoare deplin interoperabile cu forțele NATO, am depus eforturi substanțiale pentru obținerea unor structuri eficiente de conducere. Redimensionarea acestora în conformitate cu programul cadru de restructurare a forțelor armate va transforma și eșaloanele din organica Forțelor Navale în structuri flexibile, ușor adaptabile la misiunile tot mai diverse și mai apropiate de spectrul asimetricului. În acest sens, în anul 2007, conform cerinței delimitării conducerii operaționale de cea administrativă, a fost înființat și operaționalizat inițial **Comandamentul Operațional Naval**. Capacitatea sa de acțiune conform concepției de conducere elaborate de Statul Major General a fost verificată pe timpul exercițiului MILREX 07. La acea vreme, datorită

etapei de operaționalizare, conducerea forțelor primite în subordine în condiții foarte bune a fost posibilă doar cu sprijinul unor forțe și mijloace din cadrul Statului Major al Forțelor Navale și Comandamentului Flotei. În prezent, încadrarea și dotarea noii structuri operaționale a evoluat, concomitent cu parcurgerea pașilor premergători finalizării redислоării unității în noua cazarmă.

Scotând în evidență aceste realizări semnificative, nu intenționăm să diminuăm cu nimic din importanța muncii și rezultatelor tuturor celorlalte unități care, prin eforturi susținute, au contribuit la îndeplinirea misiunilor naționale și internaționale. În continuare, ne bazăm pe aceeași capacitate de instruire și acțiune a echipajelor navelor, a comandamentelor și a fiecărui militar în parte, pentru îndeplinirea obiectivelor reieșite din planurile anului 2008. Sperăm ca, în baza principiului evoluției permanente, la finele acestui an de instrucție, să constatăm o creștere a calității și eficienței muncii depuse, să identificăm și să găsim soluții pentru toate provocările apărute. ■

După nu mai puțin de șase luni în care a acționat pentru a proteja platformele petroliere în cadrul unei misiuni internaționale din zona Golfului Persic, fregata britanică tip 23 *HMS Richmond* a sosit, duminică, 2 decembrie, în portul Constanța, pentru o vizită neoficială de trei zile. În prima parte a vizitei comandantul fregatei britanice, căpitan-comandorul Piers Hurrell, a fost primit de Comandantul Flotei, contraamiralul de flotilă Mircea Rusmănică. În cadrul întrevederii au fost abordate aspecte privind stadiul relațiilor bilaterale și perspectivele de colaborare pentru anul 2008. Pe parcursul staționării în port, au avut loc primiri la autoritățile locale, iar echipajul a vizitat principalele obiective din municipiul Constanța. De asemenea, la bordul fregatei *Richmond*, au fost organizate workshop-uri împreună cu marinarii români ce își desfășoară activitatea pe fregatele *Regele Ferdinand* și *Regina Maria*. Pe 5 decembrie, fregata *HMS Richmond* a părăsit portul militar Constanța, luând cap compas portul Portsmouth, unde a ajuns cu câteva zile înainte de Crăciun. (O.B.)



Foto: Codruț Burdujan

Între 17 și 21 septembrie Corpul de control și inspecție al Ministerului Apărării a organizat în garnizoana Constanța „Consfătuirea anuală de specialitate în domeniile securității și sănătății în muncă și protecției mediului”. La activitate au participat responsabilii din structurile centrale, statele majore ale categoriilor de forțe ale armatei, corpurile de armată teritoriale, comandamentele operaționale, de armă precum și brigăzile operaționalizate. Lucrările consfătuirii s-au desfășurat la Hotelul Militar Constanța și s-au axat în principal pe dezbaterile Legii 319/2006 privind securitatea și sănătatea în muncă precum și asupra proiectului noilor instrucțiuni specifice respectiv „Instrucțiuni privind organizarea și desfășurarea activității de protecția mediului” în Armata României. Consfătuirea a fost găzduită anul acesta de Forțele Navale Române care au oferit condiții optime tuturor celor 46 de participanți. Programul activității a inclus și vizite la nave și unități din Forțele Navale printre care fregata *Regina Maria*, *NS Mircea*, submarinul *Delfinul* și Centrul de Scafandri unde participanților le-a fost prezentată organizarea și desfășurarea activităților de securitate și sănătate în muncă, protecția mediului la nivelul și specificul fiecărei unități. (B.D.)



Foto: Bogdan Dinu

În perioada 21–24 august, o delegație condusă de șeful Statului Major al Forțelor Navale Bulgare, viceamiralul Minko Kavaldziev, a efectuat o vizită oficială în România la invitația șefului Statului Major al Forțelor Navale, contraamiralul de flotilă Dorin Dănilă. În cadrul întrevederilor avute la Comandamentul Flotei, au fost abordate subiecte privind 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. De asemenea au fost dezbătute contribuția Forțelor Navale Române în cadrul procesului de creștere a cooperării, încrederii și stabilității în zona Mării Negre, stadiul și evoluția relațiilor bilaterale, fiind identificate noi posibilități de dezvoltare a cooperării în domeniul instruirii forțelor și personalului. (M.S.)



Prin Decretul prezidențial nr. 888 din 4 octombrie, contraamiralul de flotilă dr. Cornel Mihai, locțiitorul Șefului Departamentului pentru Politică de Apărare și Planificare, a fost avansat la gradul de contraamiral.



Prin Decretul prezidențial nr. 779 din 14 august, comandorul dr. Niculae Vălsan, șeful Operațiilor, Instrucției și Doctrinei din Statul Major al Forțelor Navale, a fost avansat la gradul de contraamiral de flotilă.



Prin Decretul prezidențial nr. 780 din 14 august, comandorul dr. Aurel Popa, locțiitorul comandantului Flotei, a fost avansat la gradul de contraamiral de flotilă.



Foto: Mihai Egorov



Foto: Mihai Egorov

La 1 septembrie 2001, a fost înființată funcția de consilier pe probleme navale la Statul Major al Forțelor Navale. De atunci, consilierii din partea Forțelor Navale ale Turciei pe problemele navale s-au schimbat la intervale de șase luni. La mijlocul lunii august a avut loc la Comandamentul Flotei, în prezența amiralului dr. Gheorghe Marin, șeful Statului Major General și a contraamiralului de flotilă Dorin Dănilă, șeful Statului Major al Forțelor Navale, festivitatea de încheiere a mandatului consilierilor. Au fost prezenți, foștii și actualii șefi ai Statului Major al Forțelor Navale, cei care au lucrat direct cu acești consilieri. Principalele obiective ale consilierilor au constat în oferirea de asistență pe timpul procesului de restructurare, de pregătire a integrării în structurile nord-atlantice și în cadrul pregătirii echipajelor pentru desfășurarea unor antrenamente specifice. Chiar dacă activitatea lor pe lângă șeful Statului Major al Forțelor Navale s-a încheiat oficial, relațiile de colaborare dintre forțele navale din România și Turcia vor continua pe alte paliere. La finalul activității toți foștii consilieri ai șefului Statului Major al Forțelor Navale au primit emblema de onoare a Forțelor Navale Române, în semn de recunoștință pentru activitatea depusă. (M.E.)

Joi 6 septembrie, a avut loc la Academia Navală „Mircea cel Bătrân”, întâlnirea promoției 1957 a Școlii Militare Superioare de Marină, la 50 de ani de la absolvirea prestigioasei instituții de învățământ superior. La întâlnirea de suflet a absolvenților, au fost prezenți, contraamiralul de flotilă Gheorghe Petria, locțiitorul șefului Statului Major al Forțelor Navale, comandorul Dan Hăulică, comandantul Academiei Navale, foștii absolvenți împreună cu familiile. Programul a cuprins citirea catalogului, rememorarea anilor de școală precum și un istoric al evoluției promoției 1957 în cadrul marinei, subliniind rolul avut de aceștia la reconstrucția Marinei Militare și civile. În amintirea profesorilor și colegilor plecați spre ceruri, s-au ținut momente de reculegere. Întâlnirea de suflet a promoției 1957 Școlii Militare Superioare de Marină la 50 de ani de la absolvire s-a încheiat prin conferirea de diplome și plachete omagiale participanților. (M.E.)



Foto: Codruț Burdujan



Foto: Petrică Mihalache, TPA



Foto: Petrică Mihalache, TPA

Detășamentul Forțelor Navale defilând la parada militară de 1 decembrie la București.

Activități cultural-artistice la Cercul Militar Mangalia. Vernisajul expoziției de pictură și grafică cu tema „Între cer și mare”

1 DECEMBRIE

Marea Unire din 1918 a fost și rămâne pagina cea mai sublimă a istoriei românești. Măreția ei stă în faptul că desăvârșirea unității naționale este fapta istorică a întregii națiuni române. 1 Decembrie, Ziua Națională a României, este ziua care marchează prin simbolistica ei momentul sacru al reunirii tuturor provinciilor românești în interiorul aceluiași granițe. Este, de altfel prima aniversare pe care România a sărbătorit-o ca membru al Uniunii Europene.



Foto: Eugen Mihai, TPA

Conducerea Ministerului Apărării depunând coroane de flori la Mormântul Ostașului Necunoscut.



Foto: Olivia Bucioacă

Defilarea Gărzii de Onoare a încheiat manifestările desfășurate la Constanța.



Foto: Sorin Lupșa
Administrația Prezidențială



Foto: Olivia Bucioacă



Foto: Olivia Bucioacă

Spectacolul muzical-literar „La Trecutu-ți Mare, Mare Viitor!” organizat de Cercul Militar Constanța.



Foto: Olivia Bucioacă

Spectacol folcloric în fața Prefecturii Constanța.

Toamnă „fierbinte” pentru fregata Regele Ferdinand

Reușită la evaluarea NATO

După mai mult de trei ani și jumătate de la sosirea în țară, timp în care a participat în premieră la operația ACTIVE ENDEAVOUR, la numeroase exerciții și antrenamente în comun cu nave aparținând statelor membre NATO, și a trecut de evaluarea națională, fregata *Regele Ferdinand* a susținut la începutul lunii octombrie, examenul maturității, fiind evaluată de către NATO, pentru nivelul I de interoperabilitate. Evaluarea a avut loc pe timpul desfășurării exercițiului NOBLE MIDAS 07 în Croația.

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

Vedetă pentru o zi

În cadrul unui ceremonial emoționant, intrat deja în rutina marinarilor – care participă în fiecare an la tot mai multe misiuni pe mare -, vineri 14 septembrie, fregata *Regele Ferdinand* a părăsit portul Constanța pentru a participa la un stagiul de pregătire cu Gruparea Navală NATO Permanentă de suprafață nr. 2 (SNMG-2), la exercițiul NOBLE MIDAS 07 și la operația ACTIVE ENDEAVOUR, misiune condusă și coordonată de NATO. Urmău 65 de zile petrecute pe mare, în prima din ele, nava fiind angrenată în exercițiul LITORAL 07.

A doua zi, după prânz, nava a părăsit apele teritoriale, îndreptându-se spre portul Pireu, locul unde avea să se desfășoare întâlnirea cu gruparea SNMG-2. Aparent, ne așteptau două zile liniștite pe mare. Liniștea din comanda de marș, a fost perturbată însă de semnalul de ajutor cerut de nava – DD -, într-o engleză greoaie, Capului Șabla, Bulgaria. Pe VHF 16, nava DD ne-a solicitat apoi ajutorul, în limba română. Prompt și calm au acționat ofițerii de cart și comandantul fregatei *Regele*

Ferdinand, care după ce s-au edificat asupra cauzelor pericolului la nava DD, au obținut aprobarea intervenției. Fregata a schimbat de drum pentru a ajunge la „întâlnire” cu nava DD, căreia i s-a indicat drumul de urmat pentru a reduce timpul intervenției. Chiar dacă eram o navă militară, reglementările interne ale Bulgariei, impun doar anunțarea tranzitului prin apele teritoriale, fără notificarea prealabilă a acestui lucru, astfel că a fost informat Capul Șabla despre intenția de acordare a

ajutorului. Mecanismul navei de intervenție în astfel de situații a fost pus în funcțiune: barca RHIB pregătită pentru a fi lansată la apă, grupele de vitalitate și grupa medicală pregătite să intervină. Informațiile despre natura defecțiunilor erau puține, dar echipajul fregatei *Regele Ferdinand* s-a dovedit antrenat pentru astfel de situații. Coordonată prin radiotelefon de ofițerul de cart al fregatei, nava DD a acostat în bordul tribord. Aveau nevoie de combustibil și l-au primit, printr-un transfer legal. La bordul navei DD, au fost verificate și motoarele navei. Pe timpul transferului, m-am aflat împreună cu căpitanul Edith Rada, la bordul navei DD, unde am avut surpriza să constatăm că unul din pasageri era Attila Gasparik, vicepreședintele Consiliului Național al Audiovizualului, care alături de skiper, au mulțumit echipajului fregatei *Regele Ferdinand* pentru ajutor. Dragan Caranovic, skiperul navei DD: „Venim din Grecia. La Istanbul, în Bosfor, am prins un sac de rafie la elice, abia la mijlocul mării am putut desprinde sacul, din cauza furtunii. Ne-a consumat toată motorină, din rezervă și de asta am solicitat ajutorul navei militare. Am solicitat și ajutorul altor nave comerciale, dar nu ne-au răspuns. Era dificil dacă nu ne ajuta nava militară, F 221. Am rămas fără combustibil, am pus toată rezerva de motorină de la bord,

motorul din babord a luat aer și a cedat. Mulțumim navei militare (fregata *Regele Ferdinand* n.n.) pentru ajutor.”

Solidaritatea pe mare, aceea regulă care precizează necesitatea acordării de ajutor, pentru că mâine ai putea fi tu cel care să ai nevoie de ajutor, a funcționat în cazul fregatei *Regele Ferdinand*. Iar cei care s-au aflat măcar o dată pe mare, înțeleg acest lucru. Camera de luat vederi a surprins bucuria celor de pe nava DD atunci când s-a desprins de fregată; puteau ajunge în siguranță acasă. Echipajul fregatei *Regele Ferdinand* își făcuse datoria. Poate ciudat, pentru că marinarii de pe fregată n-au făcut decât un lucru simplu, dar important pentru cei de pe nava DD.

Căpitan-comandorul Marian Săvulescu, comandantul fregatei *Regele Ferdinand*: „La travers Cap Sabla, distanță 14 mile, în jurul orei 16.20, nava „DD”, cu șapte persoane la bord, cetățenie română, a cerut ajutor la Capul Șabla în VHF 16. Am fost identificați de către Capul Șabla, am informat Capul Șabla cine suntem și unde mergem, am comunicat cu nava aflată în pericol, edificându-ne asupra problemei existente, combustibil și asistență tehnică. Am primit aprobarea șefului Statului Major al Forțelor Navale, pentru a interveni. Am schimbat drumul, în unul general vest pentru a ne apropia cât mai repede de nava aflată în pericol. Ne-am întâlnit cu nava aflată în pericol la aproximativ 7 cabluri în interiorul apelor

bulgărești. Nava a acostat la bord pentru 40 de minute, am acordat asistență tehnică și am făcut transfer de combustibil, pentru ca nava să ajungă cu bine într-un port românesc.”

Și au ajuns cu bine în portul Eforie Nord, lucru confirmat și de mediatizarea de care s-a bucurat intervenția fregatei românești, în presă. Fregata *Regele Ferdinand* a fost vedetă în presă, pentru o zi.

Constanța – Pireu

După asistența pe mare acordată navei DD, fregata *Regele Ferdinand* și-a continuat drumul spre portul Pireu. Vremea bună a făcut ca mulți dintre cei aflați la bord să admire duminică Bosforul, prin care nava a trecut fără probleme. S-a navigat continuu, traficul fiind destul de redus în Marea Egee, cu multă atenție din partea ofițerilor de cart, pentru a conduce nava în siguranță printre insulele Arhipelagului grecesc. Astfel, luni în jurul prânzului am ancorat în rada portului Pireu, alături de alte două nave din gruparea SNMG-2. Marți și miercuri au fost zile de primiri și vizite oficiale la nava comandant a grupării SNMG-2 fregata TCG *Orucreis*, dar și zile în care echipajul s-a putut bucura de priveliștea și vestigiile capitalei Greciei. Am descoperit Atena, situat în cel mai sudic punct al Europei în Peninsula Attica, ca pe un oraș al contrastelor, aici îmbi-

nându-se stilurile antic, bizantin, neoclasic și modern. Numele orașului a fost dat după numele zeiței înțelepciunii Athena. Multitudinea edificiilor din antichitate care au fost bine conservate fac din Atena un oraș atractiv, un oraș în care istoria pare prezentă la fiecare pas. Ne-am uitat cu invidie la colegii americani care au avut un „taxi boat” închiriat pentru toată perioada, dar ne-am mulțumit cu aventura cu un „taxi boat” închiriat, pentru 10 euro de persoană, cu număr limitat de locuri și oră fixă de plecare și întoarcere. Din multitudinea de vestigii istorice, nu au fost ratate, Acropole, Parthenonul, Teatrul Dionysus, teatrele antice Epidavros, Delphi și Mycenae, Agora Antica, Plaka, Piața Syntagma și Omonia.

Miercuri 19 septembrie, la bordul fregatei *Regele Ferdinand*, s-au aflat ambasadorul României în Grecia, domnul George Ciamba și atașatul militar în această țară, căpitan-comandorul (av) Adrian Duță. Pe parcursul vizitei reprezentanții României în Grecia s-au familiarizat cu nava, au văzut capacitățile pe care le are fregata, s-au informat despre misiunile pe care aceasta le va avea în următoarea perioadă. Domnul George Ciamba a avut un dialog cu comandantul navei și cu ofițerii bordului, având ca subiect capabilitățile navei, precum și misiunile pe care fregata le va avea de îndeplinit până la revenirea în țară.



Foto Bogdan Dinu

Ministrul Apărării, Teodor Meleșcanu, discutând cu membrii echipajului fregatei *Regele Ferdinand*, înainte de plecarea în misiune.

Antrenament cu SNMG-2 între Pireu și Istanbul

După trei zile în care fregata *Regele Ferdinand* a staționat în rada portului Pireu, în dimineața zilei de joi 20 septembrie, am ridicat ancora îndreptându-ne spre Istanbul. Intraseram în subordinea grupării SNMG-2, astfel că manevra de plecare de la ancoră a fost coordonată de nava comandant a grupării, fregata turcă *TCG Orucreis*, navă la bordul căreia s-a ambarcat pentru un stagiu de pregătire și locotenentul Mihai Liță, pilot de elicopter. Celelalte nave din Gruparea SNMG-2 alături de care a acționat fregata *Regele Ferdinand* au fost *HS Aegean*, *ITS Aliseo*, *USS Laboon*, *HMS Northumberland* și *SPS Marques de la Ensenada*. Timp de două zile fregata navală a desfășurat exerciții

cu celelalte nave ale grupării, pentru omogenizarea anumitor execuții ale exercițiilor și a unor proceduri. Nu trebuie omis nici departamentul mentenanță, care mai întotdeauna a avut „de lucru” și departamentul electromecanic, care pe lângă atribuțiile specifice pe care le-a avut de îndeplinit, i-a pregătit timp de trei zile pe cei noi veniți la bord, pentru lupta cu apa și focul. Nu au scăpat supliciiului de a se antrena în montarea penelor contra găurilor de apă, sau în îmbrăcarea costumului de oale nici reprezentantul UNAP, căpitan-comandorul prof. univ. dr. Ioan Crăciun și nici presa militară.

După ce ploaia deasă ne-a însoțit de la intrarea în strâmtoarea Dardanele, sâmbătă 22 septembrie fregata *Regele Ferdinand* a ancorat în rada portului Istanbul, în dreptul palatului Dolmabahçe.

sabia lui Ștefan cel Mare adăpostită de Palatul Topkapi, reședința sultanilor din anii 1465-1853 sau Podul Galata, peste Bosfor, cel care face legătura între Asia și Europa.

Nu au lipsit nici de la Istanbul, ședințele de planificare desfășurate pe diferite domenii de activitate, dar nici recepțiile oferite de partea turcă la Clubul ofițerilor și la bordul fregatei *TCG Orucreis*, nava comandant a grupării SNMG-2.

Prezența fregatei *Regele Ferdinand* în portul Istanbul, n-a trecut neobservată de reprezentanții diplomației ai României în Turcia, astfel că la bordul navei – pământ românesc în Turcia - s-a aflat în vizită consulul general al României la Istanbul, domnul Radu Safta. Dincolo de activitățile specifice militare pe care le desfășoară în misiune, marinarii de pe *Ferdinand* s-au

Cap compas – portul Split din Croația. S-a navigat în diferite formații, simple sau complexe care au pus la încercare cunoștințele și abilitatea ofițerilor de cart. Grupării de nave care a plecat din portul Pireu, formată din fregata turcă *TCG Orucreis*, *HS Aegean* din Grecia, *ITS Aliseo* din Italia, *USS Laboon* din SUA, *HMS Northumberland* din Marea Britanie și *SPS Marques de la Ensenada* din Spania, i s-au alăturat fregata bulgărească *BGS Drzki* – sora de evaluare a lui *Ferdinand* – și fregata spaniolă *SPS Canarias*. Exercițiile de căutare a submarinului, desfășurate prin LINK 11 au avut rolul de a antrena personalul din OPS Room cu aceste proceduri pe care de altfel le vor utiliza din plin la exercițiul NOBLE MIDAS 07. Miercuri 26 septembrie, secvența de exercițiu ADEX a inclus avioane MIRAGE 2000 și F-16, care au executat două treceri asupra navelor din formație, în timp ce acestea „au ripostat” cu armamentul antiaerian existent la bord. Și pentru ca antrenamentul să fie cât mai complex, după trecerea aviației comandantul secund, căpitan-comandorul Bogdan Vochițu, a anunțat un incendiu de mari proporții, fapt ce a dat ocazia grupei de vitalitate să intervină oportun. Chiar dacă incendiul a fost doar unul simulat, acțiunea echipei de luptă cu focul a fost fermă și oportună, antrenamentul fiind apreciat ca reușit.

Soarele s-a arătat generos cu noi, nu același lucru făcându-l însă marea din apropierea sudului Greciei. Valurile ne-au oferit o priveliște interesantă, dar nu

au putut împiedica exercițiul de reaprovizionare pe mare de la nava spaniolă *SPS Marques de la Ensenada*. Conform planificării în paralel cu noi a desfășurat aprovizionarea și fregata italiană *ITS Aliseo*. Proceduri cunoscute, manevra navei făcută ca la carte, acțiunea grupelor implicate în reaprovizionare conform rolurilor, au făcut ca manevra să se desfășoare în siguranță, în timpul stabilit, fără nici o problemă. Joi de dimineață am intrat în Marea Adriatică, deosebit de albastră și de limpede, dar cam neprietenoasă cu cei care aproape două săptămâni aveau apoi să o folosească pe post de scenă a exercițiului NOBLE MIDAS 07 (NMS 07). Exercițiile s-au desfășurat în flux continuu, fiind implicați atât ofițerii de cart dar și personalul departamentului operații. Fluxul de informații primit la stația radio și descifrat apoi în punctul de comandă, a fost continuu și dens.

Locotenent-comandorul Ciprian Mandachi, ofițer cu luptă în mediul anti-submarin la fregata *Regina Maria*, cel care a îndeplinit atribuțiile funcției de șef al operațiilor la fregata *Regele Ferdinand* pe timpul misiunii: „Prioritatea pentru perioada participării fregatei «Regele Ferdinand» în cadrul SNMG2 a fost pregătirea componentelor grupării pentru participarea la certificarea NRF10 care urma să se desfășoare pe timpul exercițiului NOBLE MIDAS din Croația în perioada 28 septembrie- 12 octombrie. Participarea fregatei F221 la SNMG2 are o semnificație particulară pentru Forțele

Navale Române, «Regele Ferdinand» fiind astfel prima navă românească care face parte din grupare.”

Departamentul electromecanic s-a ocupat ca și în săptămâna anterioară de pregătirea personalului venit la bord pentru această misiune, de data aceasta fiind vorba de regulile pentru salvarea vieții pe mare. Asta pe lângă problemele specifice de rezolvat pentru că nu știu dacă vreodată se va putea spune că mecanicii și-au terminat treaba pe navă.

„Stagiul cu SNMG-2 a fost important pentru că procedurile, comunicațiile, exercițiile le facem după standardele NATO. A fost poate o repetiție generală. Până la NOBLE MIDAS, am avut trei săptămâni în care am făcut schimburi bilaterale, activități pe mare, benefice. Am desfășurat exerciții complexe în cele trei medii, aerian, naval și submarin, am avut activități bilaterale – pregătirea unor exerciții de luptă electronică, RAS -, acțiuni

Intervenția grupei speciale pentru stingerea unui incendiu.



Fregata *Regele Ferdinand* la ancoră în portul Istanbul.

de SIMCASEX, SIMADDEX, NAVCOMEX, LINKEX, MISCEX, SURFEX, în Marea Egee, printre insulele arhipelagului grecesc. Prin diversitatea exercițiilor desfășurate, navele au fost puse în situații complexe de luptă în cele trei medii, aerian, naval și de suprafață. Vremea urâtă a pus în dificultate navele în executarea anumitor manevre, marea de gradul 3-4, ducând la anularea tragerii planificate a se desfășura în golful Sarros, având ca țintă una din insulele grecești. Un rol important în timpul exercițiilor l-au avut departamentul operații, personalul de la navigație și cei cu responsabilități cu partea de comunicații. Poate că nu au fost lucruri cu un grad ridicat de spectaculozitate, sau foarte dificile pentru echipajul fregatei *Regele Ferdinand*, care a mai avut ocazia să se antreneze cu nave din cadrul grupării SNMG-2, dar în cele două zile de exerciții, a fost însă vorba de lucrul în comun

Repetarea manevrei de ancorare din cauze independente de nava noastră, programul de întreținere al navei după perioada petrecută pe mare ca și ședințele de planificare la care au fost implicați ofițerii bordului au anulat excursia din acea zi organizată de partea turcă. O parte din echipaj s-a putut bucura a doua zi de prezentarea vestigiilor istorice ale orașului Istanbul, în cadrul unei vizite organizate de gazde. De fapt în fiecare din cele trei zile de staționare au fost organizate excursii pentru echipajele navelor din grupare, prin Istanbul, fostul Constantinopol, fostul Bizanț și de fapt singurul oraș din lume ce se desfășoară pe malurile a două continente, Europa și Asia. S-au putut vizita palatul Dolmabahçe, reședința sultanilor după 1853, Muzeul Marinei – conceput diferit decât cel din Constanța precum și Moscheia Albastră, construită între anii 1609-1616. Nu am avut cum să ratăm nici ocazia de a vedea



Locotenent-comandorul Silviu Bucur, stânga, explicând membrilor de echipaj ambarcați de la alte nave, regulile de utilizare a costumului de „oale”.

dovedit – după cum a precizat și domnul Radu Safta, adevărați ambasadori ai României în porturile în care acostează.

Istanbul – Split

Marți 25 septembrie navele au părăsit Istanbulul, soarele foarte zgârcit pe durata staționării, zămbindu-ne acum din plin.



Fregata *Regele Ferdinand* în timpul manevrei de acostare în portul Split, în dană dublă cu HMS York.



Militari din Force Protection la post, pe timpul deplasării RHIB-ului fregatei, la nava inspectată, rol jucat de tancul german Rhon.

pe care acasă le facem de o amplasare mai mică și numai cu fregatele «Mărășești» și «Regina Maria». Mai este un aspect pe care vreau să-l menționez și anume că până la NOBLE MIDAS, fregata «Regele Ferdinand» a executat doar două manevre de RAS la OAE 2005 și două exerciții în perioada de pregătire Marea Britanie. Doar la NOBLE MIDAS s-au executat șase astfel de operațiuni de RAS. Am avut multe mile marine de parcurs, am avut multe exerciții de desfășurat. Sunt mulțumit pentru prima parte a misiunii, deoarece, gradual am intrat în parametri, din punct de vedere al tehnicii și echipajului”, ne-a precizat căpitan-comandorul Marian Săvulescu, comandantul fregatei Regele Ferdinand.

Vineri, 28 septembrie fregata Regele Ferdinand a acostat în portul Split din Croația, în dană dublă cu distrugătorul britanic, HMS York, navă prezentă anul trecut la Constanța la exercițiul COOPERATIVE MAKO 06. După două săptămâni de la plecarea din țară, a fost prima dată când nava a stat la dană în port și nu în radă la ancoră. Până luni, când toate navele au ieșit pe mare pentru NMS 07, echipajul a fost angrenat în activități de pregătire și evaluare la cheu de către echipa NATO. Nici aici nu au fost omise ședințele de planificare, pe diferite domenii, pentru exercițiul NMS 07. Programul a fost completat însă cu vizite în oraș, în căutarea vestigiilor romane. Vremea

frumoasă, perspectiva următoarelor două săptămâni în care nu se va coborâ pe pământ, dar și pitorescul locurilor i-au făcut pe membrii echipajului să se bucure de escala în Split. Situat la 150 km nord de Dubrovnik, orașul Split este considerat inima coastei Dalmate, un oraș occidental. Principala atracție a orașului, a constituit-o locul unde se găsesc cele mai impozante ruine romane din regiune, Palatul Dioclețian, Salona Antică și catedrala cu faimosul turn cu clopot. Construit ca o fortareată, el adapostea apartamentele imperiale, mai multe temple și un mausoleu. Imediat lângă ruinele romane se găsesc câteva clădiri medievale, printre care și o primărie datând din secolul al XV-lea. Frumusețea zonei a contrastat însă cu nivelul ridicat al prețurilor – la final de sezon totuși – și mai ales cu costul ridicat al unei convorbiri telefonice cu cei din țară, atât pe timpul escalei din port cât și apoi pe mare, sms-urile dovedindu-se mai mult decât utile.

Continuând să fie un adevărat ambasador al României, fregata Regele Ferdinand a avut în portul Split, onoare să fie vizitată de ambasadorul României în Croația, ES doamna Oana-Cristina Popa. Și pentru că ambasadorul este reprezentantul președintelui României, în țara în care este acreditat, la bordul fregatei protocolul a fost de grad zero: gardă de onoare și marca de președinte ridicată la catarg, pe toată durata vizitei. ES Oana-Cristina Popa, i-a fost prezentată

nava, capabilitățile acesteia, precum și câteva elemente din cadrul exercițiului la care fregata Regele Ferdinand participă, NOBLE MIDAS 07, cel mai mare exercițiu NATO desfășurat în acest an în Croația. Chiar în ziua de dinaintea plecării din Split, la bord s-a aflat și atașatul României în Croația, domnul colonel Ovidiu Corneliu Iosif. În aceeași zi, s-a ambarcat și comisia de la CC MAR-Napoli care timp de cinci zile urma să evalueze performanțele și capabilitățile navei în vederea acordării nivelului I de interoperabilitate NATO.

Evaluarea NATO

Duminică, cei șapte evaluatori din șase țări, printre care și România – reprezentată de căpitan-comandorul Tiberiu Istrate, de la Centrul de Instruire, Simulare și Evaluare (CISE) al Forțelor Navale – s-au ambarcat la bordul fregatei. Alături de aceștia, un observator din partea Statului Major General, comandorul Sorin Nicolaescu, șeful Secției Evaluare Forțe din SMG. Șeful echipei de evaluare a fregatei a fost căpitan-comandorul Bjorn Jager din Danemarca. Cu unii evaluatori, echipajul a mai lucrat la CERTEX – certificarea de nivel I NATO –, cu alții s-au întâlnit pentru prima dată, dar fiecare din echipaj a fost conștient că de această dată va fi mai greu. Era vorba despre un examen pe care fiecare din membrii echipajului, indiferent de funcția pe care se află, a fost conștient că trebuie



Aspect din timpul tragerilor executate de fregata Regele Ferdinand, cu instalația artileriească de 76 mm.

„luat”. Nu era nici timpul și nici momentul pentru a ajunge la „reexaminări”. Nu a fost timp de politeturi, pentru că „interviurile” – prima probă din programul de evaluare – nu au ținut cont de masa de prânz sau de faptul că era totuși duminică. Echipa de evaluare a discutat cu ofițerii responsabili de anumite domenii: comunicații, operații, electromecanic etc. Emoțiile și neliniștea cauzată de acest important examen pentru navă au fost depășite prin cunoașterea procedurilor, a documentelor NATO, printr-o pregătire bună pentru aceste interviuri și printr-o bună cunoaștere a limbii engleze, evidențiată și de evaluatori.

Luni 1 octombrie, am părăsit Splitul, pentru a participa la exercițiul NOBLE MIDAS 07. Ne așteptau, două săptămâni de activități intense pe mare, fără escale în vreun port și mai mult, ne aștepta evaluarea navei pentru nivelul I de interoperabilitate cu NATO. Ieșirea din portul Split s-a făcut printr-un exercițiu de trecere printr-o pasă dragată, având în prova nava de deminare ITS Sapri și fregata TCG Orucreis. Primul exercițiu din cadrul NMS 07, evaluat. Soarele Adriaticii ne-a zămbit din plin, asigurându-ne parcă de sprijinul lui.

Timp de cinci zile, cu ochii pe program, pe tipurile de exerciții desfășurate și mai ales pe modul de execuție al acestora, pe aplicarea procedurilor au stat cei șapte membri ai echipei de evaluare. Scopul: evaluare nivel I NATO. Au fost cinci zile în care fiecare membru al echipajului fregatei Regele Ferdinand și-a îndeplinit

atribuțiunile, fiecare pe domeniul său de responsabilitate, cinci zile în care au fost nevoiți să demonstreze că cei trei ani și jumătate de pregătire în comun, nu au fost zadarnici. A fost o perioadă dificilă și pentru că ea s-a desfășurat în timpul exercițiului NMS 07. Astfel, echipajul a fost nevoit să răspundă la diversele întrebări ale echipei de evaluare, dar în același timp să desfășoare și activitățile din programul exercițiului. Practic, în acest interval de cinci zile, fregata Regele Ferdinand a desfășurat acțiuni de luptă în cele trei medii, aerian, naval și de suprafață. Programul a mai inclus exerciții de respingere a atacului aerian, exerciții de căutare a submarinelor, dar și „lupte navale”, de obicei, după lăsarea serii. Navele au fost împărțite în două grupări, într-una din nopți, fregata noastră aflându-se în gruparea învinsă. Secvențe complexe de exerciții care au solicitat la maxim cunoștințele fiecăruia dar și puterea de muncă și rezistența la stres a membrilor echipajului fregatei Regele Ferdinand, pentru că nu au existat momente de pauză.

Într-un raion la sud de Split, navele din grupare – alături de fregata Regele Ferdinand aflându-se BGS Drazki, TCG Orucreis, HMS Northumberland, HS Aegean, SPS Canarias, USS Laboon și ITS Aliseo – au executat trageri navale atât cu armamentul de calibru mic – mitraliera calibru 7,62 mm, în cazul nostru -, împotriva navelor mici și rapide, dar și cu instalația artileriească de 76 mm. Pregătirea tragerii

precum și seriozitatea demonstrată pe tot parcursul ședinței, au fost determinante în rezultatele bune obținute, evidențiate și de evaluatori. Locotenent-comandorul Ciprian Mandachi, șeful operațiilor la fregata Regele Ferdinand pe timpul misiunii: „Dacă ar fi să aleg cel mai important moment al evaluării aș spune că acesta s-a consumat pe timpul exercițiilor GUNNEX când literalmente echipa de evaluare a aplaudat evoluția echipajului navei, acesta reușind o tragere extrem de precisă.”

Un alt exercițiu evaluat a fost cel de boarding, executat de grupa de pe fregata românească la bordul tancului Rhön; deși a avut compartimente mari de verificat, și au fost urmărit pas cu pas de unul din evaluatori, căpitan-comandorul Steven Williams din SUA, grupa de boarding a reușit să descopere cele două pachete suspecte, îndeplinindu-și astfel misiunea. „În cadrul exercițiului de boarding am inspectat echipajul unei nave civile. Aceștia au fost cooperanți, fără semne de nervozitate. Echipajul s-a adunat la pupa; oamenii mei au controlat nava, trei compartimente mari, dintr-un bord în altul. Într-un compartiment am găsit două cutii cu piese de rezervă pentru diverse echipamente militare. Am considerat că nava este cooperantă dar a fost nevoie ca nava mamă să ne confirme că nava transportă substanțe ilegale. Nu am lăsat să se înțeleagă către echipaj că ceea ce am găsit este suspect, noi le-am mulțumit pentru ajutor. Grupa de boarding a acționat foarte bine, sunt mulțumit de



PHOTEX executat de navele participante la exercițiul NOBLE MIDAS 07.



Căpitanul Daniel Bădărcu, stânga, prezentând căpitan-comandorului Steven Williams, unul din evaluatori, documentele de verificare la nava la care se va face boardingul.

ceea ce am făcut, este rezultatul unor activități anterioare. Marea a fost cam agitată, ambarcarea și debarcarea de la nava civilă având un grad mai mare de pericol, dar cu experiența dobândită am reușit să ne descurcăm bine”, ne-a declarat căpitanul Daniel Bădărcu, comandantul grupei de boarding. Nu același lucru l-au făcut apoi colegii greci de pe *HS Aegean*, care pe timpul boardingului n-au reușit să găsească pachetele ascunse în încăperile de pe *Ferdinand*. Dar avantajul lor a fost că, ... ei nu au fost evaluați.

În primele cinci zile ale exercițiului, fregata a executat și două exerciții de reaprovisionare pe mare de la navele *USS Big Horn* și *SPS Marques de la Ensenada*, prima reaprovisionare desfășurându-se pe o mare capricioasă, dar și o manevră de apropiere pentru reaprovisionare pe mare, la tancul german *Rhön*, cel care anul trecut s-a aflat la Constanța, pe timpul exercițiului COOPERATIVE MAKO 06.

Nu trebuie omise comunicațiile, cei din acest compartiment neavând în unele perioade ale zilei, momente de respiro. Și dacă echipamentele au funcționat în parametri, acest lucru se datorează „maintainerilor” navei, cei pentru care ziua a însemnat aproape de fiecare dată ... puțin peste 24 de ore. Din păcate aparatura s-a gândit să joace feste mentainerilor, ofițerii de cart având cel mai mult de suferit din cauza defectării radarului de navigație. Și cum nopțile din Adriatică au fost deosebit de întinse, navigația a solicitat la maxim atenția personalului din carturile de pe comanda de navigație, atenți deopotrivă la cerințele evaluatorilor, la siguranța navei dar și la secvențele exercițiului. Poate pe viitor se va opta pentru existența a două radare de navigație la bordul navelor, așa cum aveau aproape în totalitate celelalte nave participante la exercițiu.

„La partea de echipamente de comunicații, la evaluare s-a pus problema

compatibilității și funcționării acestora și au corespuns în totalitate. Pe partea de comunicații evaluarea s-a desfășurat sub formă de interviu susținut cu reprezentantul CC-MAR Napoli pentru segmentul de comunicații, un interviu de o oră, iar pentru ceilalți operatori, maiștri și SGV, pe partea de documente și prin sondaj pe timpul desfășurării exercițiilor, prin observare. Pot să spun că pe segmentul de comunicații nu au fost probleme, iar ceea ce am făcut și am demonstrat pe linie de comunicații se regăsește în raportul întocmit de cei de la CC-MAR”, ne-a precizat locotenent-comandorul Marinică Mustătea, șeful departamentului mentenanță și cel care a coordonat activitatea desfășurată de personalul de la comunicații.

În ultimile două zile ale evaluării, la bord s-a aflat și căpitan-comandorul Rich Powers, SUA, șeful echipelor de evaluare a fregatelor *Regele Ferdinand* și *Drazki*. Chiar dacă la momentul în care și-au terminat evaluarea șeful echipei de evaluare nu a prezentat nici un rezultat oficial (între timp, documentul oficial al evaluării a ajuns la SMFN, fregata fiind declarată interoperabilă NATO, nivel I, n.n.), concluziile, detaliate la briefingul de final, au fost pozitive.

Căpitan-comandorul Tiberiu Istrate, CISE: „Este o cerere a NATO ca din echipa de evaluare să facă parte și un reprezentant al statului evaluat. Am avut domeniile mele de evaluat, unde a trebuit să arăt aceeași seriozitate ca și ceilalți evaluatori, chiar dacă mi-am evaluat colegii. Nu mi-am permis deci să fiu subiectiv. Progresele navei față de CERTEX sunt semnificative și nu pot decât să subliniez cât de benefic a fost programul de instruire în comun cu SNMG-2. Din discuțiile purtate cu colegii din echipa de evaluare s-au îndeplinit aproape toate condițiile și nava va fi afirmată nivel I NATO. După această evaluare, la întoarcerea în țară, fregata „Regele Ferdinand”, împreună cu fregata „Regina Maria”, trebuie să parcurgă un program special de instrucție. Este un volum mare de proceduri NATO care trebuie însușite

de către echipaj. Atunci nu vor mai fi evaluați după MTP-uri ci după ATP-uri. Li se va impune atunci să conducă grupuri de nave, să elaboreze documente, să conducă misiuni.”

Căpitan-comandorul Marian Săvulescu comandantul fregatei *Regele Ferdinand*, ne-a declarat: „Este greu să fii întoldeauna în postura pionierului, dar este și onorant în același timp. Am avut de parcurs în șase luni de zile un program orientat de CC-MAR Napoli, cu 22 de obiective evaluate. Partea principală a acestora o regăsim în pregătirea comună din ultimii trei ani, în ultima parte a pregătirii focalizându-ne pe calitatea informațiilor, nu pe cantitatea acestora. Trebuie să recunoaștem că uneori pregătirea noastră este superioară capabilităților tehnicii și că uneori nu poți răspunde pozitiv la unele cerințe din punct de vedere tehnic. Este necesar să facem pașii următori, de la studiu de documente la lecții predate în săli, cabinete, simulatoare de către instructori care au în spate astfel de activități. Evaluarea nivel I NATO, desfășurată în cadrul a însemnat pentru fregata „Regele Ferdinand” și pentru echipaj o sumă de teste, interviuri, lupta în cele trei medii, aerian, naval și de suprafață, certificând nivelul de pregătire al navei și echipajului pentru misiuni tip NATO. Este munca unui echipaj de mai mult de trei ani, este rodul cărămizilor de trudă așezate una peste alta, până când am realizat ceea ce se aștepta, evaluarea navei nivel I NATO. Sunt mulțumit de randamentul echipajului, oamenii au acționat ca un tot unitar, ca o echipă, sunt mulțumit de condițiile create în cadrul exercițiului complex, acum am văzut ce înseamnă să lucrăm cu nave de același calibru cu noi, fregate, distrugător, cu amenințări multiple, din apă, aer și suprafață. Mai avem de lucru, la unele capitole, avem nevoie de tehnică la nivelul cerințelor operaționale, avem nevoie de cursuri specifice, astfel încât să facem pasul următor cu rezultate bune. Pregătirea individuală are rostul ei, dar pregătirea pe simulatoare, de luptă sau navigație, în țări

cu tradiție, ar face ca pașii să fie făcuți sigur, în ritm susținut.”

Joi, 4 octombrie, fregata *Regele Ferdinand* a debarcat în golful Split, membrii echipei de evaluare dar și echipa de evaluare a fregatei *Drazki*, preluată anterior la bord. Pentru echipajul fregatei *Regele Ferdinand* au urmat încă zece zile pe mare în cadrul exercițiului NOBLE MIDAS 07. Trecuseră cu brio de evaluare și asta îi făcea pe fiecare din echipaj să privească optimist spre perioada următoare.

NOBLE MIDAS 07

În perioada 1-12 octombrie s-a desfășurat în Marea Adriatică, apele teritoriale ale Croației și apele internaționale din centrul și sudul Adriaticii, SE Insulei Zirje, Baza Navală Lora, Bazele aeriene Duvulje și Zemunik, exercițiul NOBLE MIDAS 07 (NMS 07), cel mai mare exercițiu organizat de NATO în acest an. Asta și pentru că la el au participat 40 nave de suprafață (2 portavioane, 3 distrugătoare, 12 fregate, o corvetă, 8 nave de debarcare, 6 nave MCM, 6 nave logistice, 1 navă de comandament, 1 navă hidrografică), 6 submarine (3 SSK, 3 SSN), 29 avioane de luptă, 23 elicoptere, 9 MPA și avioane de cercetare (EW), aproximativ 800 de pușcași marini din Italia, SUA, Turcia, Grecia și Spania. În total au fost aproximativ, 8000 oameni din 12 state membre NATO (Bulgaria, Franța, Germania, Grecia, Italia, Olanda, Norvegia, România, Spania, Turcia, UK, USA), în timp ce Canada și Albania au avut statut de observator. Scopul exercițiului NMS 07 l-a reprezentat antrenarea forțelor maritime alocate NATO Response Force 10 (NRF), altor forțe maritime NATO și PfP, operațiile maritime din cadrul NMS 07 fiind axate pe certificarea NRF 10. Exercițiul a fost condus de CC-MAR Napoli, controlul operațional al forțelor participante avându-l viceamiralul Xavier Magne, comandantul Forțelor Maritime ale Franței (COMFRMARFOR).

Scenariul s-a bazat pe necesitatea impunerii unor forțe de menținere a păcii

în statul Mapleland situat în SE Europei, între Marea Adriatică și statele Ashland și Willowland. Teroriști, forțe paramilitare, petrol, forțe care acționau sub mandat ONU, o diversitate de exerciții, cam așa a arătat pe scurt, imaginea exercițiului NOBLE MIDAS 07.

Exercițiul a avut trei etape: etapa de reunire a forțelor – în porturile Split, Rijeka și Dubrovnik; etapa de integrare a forței, în perioada 1-6 octombrie și etapa de TACEX, în perioada 7-12 octombrie. Fregata *Regele Ferdinand* s-a aflat în gruparea navală condusă de TCG *Orucreis*. Misiunea principală a grupării în etapa de integrarea forței a fost „de a asigura embargo în vederea prevenirii contrabandei cu armament și alte tipuri de materiale și de a depune efort maxim în căutarea posibilelor arme chimice la bordul navelor care ies dintr-un port precizat” iar în etapa de TACEX, misiunea grupării a fost, „de a conduce embargoul impus, de a contracara amenințările neconvenționale, de a monitoriza forțele navale ale statului Mapleland și de a sprijini operațiunea de desant maritim”. Trebuie să vă precizez că pe timpul etapei de integrare a forței, au fost descoperite în Marea Adriatică 19 mine marine.

Pentru fregata *Regele Ferdinand*, NMS 07, a fost un exercițiu deosebit de important în timpul etapei de integrare a forței, desfășurându-se și evaluarea navei. Cele mai importante seriale au fost cele tip ENCOUNTEREX în cadrul unor scenarii, nave din diferite grupări s-au confruntat exersând astfel fiecare dintre ele, procedurile standard pe fondul limitărilor impuse de regulile de angajare specifice exercițiului. Se poate spune că exercițiile de peste zi au pregătit exercițiile ENCOUNTEREX de peste noapte. După debarcarea evaluatoarelor, echipajul a avut parte de o noapte liniștită, petrecută la ancoră în fața Bazei Navale Lora, Split. O relaxare binevenită după stresul acumulat pe perioada evaluării. Vineri, 5 octombrie, după încheierea „Zilei Distinșilor Vizitatori”, desfășurată la bordul navei de debarcare *Tonnerre*, fregata a ridicat ancora

reintrând în dispozitiv. A doua zi, scenariul ne-a distribuit într-o „luptă navală”, pentru interzicerea pătrunderii navelor printr-un raion și apărarea navei *Tonnerre*. Odată misiunea îndeplinită, secvențele exercițiului ne-au aruncat într-o căutare a submarinelor, perioadă în care piuitul sonarului devenise deranjant, dar și într-un exercițiu de ADEX. Au fost din nou de fapt, exersate procedurile de luptă în cele trei medii, apă, aer, submarin. Ziua nu putea trece fără încă o realimentare pe mare, de la tancul german *Rhön*. Ziua următoare a însemnat și ultima zi din perioada de pregătire a exercițiului, de adunare a forțelor mai exact. Vremea urâtă a împiedicat desfășurarea PHOTEX-ului, ploia îngreunând și vizibilitatea printre insulele prin care am primit misiunea să facem „tranzit”.

Luni 8 octombrie, s-a intrat în faza a doua a exercițiului, misiunea grupării din care a făcut parte *Ferdinand*, fiind conducerea operației de embargo de-a lungul coastei statului Mapeland. Pentru aceasta s-a hotărât crearea unei centuri MIO de-a lungul coastei Mapeland, împărțirea acesteia în raioane, executarea boardingului la toate navele suspecte care se îndreaptă spre Mapeland și direcționarea către un port stabilit a navelor neocooperante pentru executarea inspecției. Fregata a primit ca misiune principală, întredicția maritimă într-un raion stabilit.

Adică, cam ceea ce marinarii de pe fregata *Regele Ferdinand* au desfășurat apoi și la operația ACTIVE ENDEAVOUR. Și pentru că una din navele interogate a părut că ascunde ceva prin răspunsurile date, comandantul grupării a desemnat ca fregata *Regele Ferdinand* să execute un boarding; un boarding pe timp de noapte, la o navă croată, pe o mare de gradul III, care nu s-a putut desfășura pentru că scara de pilot pusă de nava de verificat nu prezenta siguranță. Iar siguranța grupei de boarding trebuie să fie prioritară. Nava a fost însă însoțită toată noaptea și predată apoi altei nave din grupare. Grupa de boarding nu a scăpat de acțiune, din care a avut chiar din plin, a doua zi, când echipajul navei inspecțate, un tanc olandez, s-a dovedit agresiv. Da, a fost doar un exercițiu pentru ambele părți, un exercițiu nou pentru ai noștri, pentru că nu se confruntaseră cu persoane „violente” pe „nave inspecțate”. Prin noutatea situației în care au fost puși s-a dovedit că a fost un antrenament util pentru grupa de boarding, care a fost nevoită să-și folosească o parte din arsenalul aflat în dotare: saula pentru legat și cătușele. Interesant a fost și tabloul vizual al boardingului, cu distrugătorul american *USS Laboon*, în sprijinul nostru, două fregate olandeze, în gruparea adversă, noaptea care s-a lăsat pe timpul inspecției navei – unde au fost descoperite pachetele suspecte, ascunse -, și o navă de cercetare, sub pavilion rusesc, aflată la ancoră chiar în raionul exercițiului.

24 de ore continue de luptă antisubmarin, în care caracteristica de bază a fost piuitul sonarului și o nouă realimentare pe mare, au fost alte secvențe în care a fost implicată fregata *Regele Ferdinand* la



Exercițiu de realimentare pe mare de la tancul USS Big Horn. Locotenent-comandorul Bogdan Tuljuianu, indicând ofiterului de cart elementele pentru ca distanța dintre nave să se mențină constantă pe timpul realimentării.

NMS 07. Ultima zi de exercițiu a început în zorii zilei cu atacul submarinelor asupra navelor din gruparea noastră – am căzut și noi „victime” – și a continuat apoi cu mult așteptat exercițiu de PHOTEX (de care încă așteptăm să primim și noi fotografiile). A fost de fapt o desfășurare de forțe și o demonstrație de forță în Marea Adriatică. Și cum altfel ar putea arăta marea cu cele 40 de nave participante, de diferite clase și mărimi, evoluând la distanțe mici, în diverse formații? Vremea a fost de data aceasta în favoarea noastră, chiar dacă exercițiul a început pe o ploaie deasă, cele patru ore în care gruparea a tranzitat pe lângă insulele Bikevo și Vis, terminându-se cu BRAVO ZULUI transmis de FS *Tonnerre*, nava care a condus serialul. Am părăsit raionul de desfășurare a NMS 07, navigând cu navele din gruparea SNMG-2 spre portul Souda din Creta. În drum spre Souda, condusă tot de TCG *Orucreis*, fregata *Regele Ferdinand* a desfășurat exerciții de NAVCOMEX, LINKEX, SIM ADEX etc. Sâmbătă 13 octombrie am părăsit Marea Adriatică, lăsând în urmă o perioadă obositoare în care fregata *Regele Ferdinand* a reușit la evaluarea NATO și a participat cu succes la exercițiul NOBLE MIDAS 07. Au fost două săptămâni dificile pe mare, epuizante pentru fiecare din echipaj, două săptămâni în care fiecare și-a îndeplinit misiunea. De la plecarea din Constanța, trecuseră 30 de zile. După despărțirea de gruparea SNMG-2, ne-am continuat independent marșul spre Souda, port în care am acostat în ziua de 14 octombrie.

Pentru echipaj au urmat câteva zile de repaos, înainte ca nava să-și înceapă misiunea în cadrul operației ACTIVE ENDEAVOUR, singura operație NATO sub articolul 5, iar cunoscuta interogare a navelor civile, „Merchant vessel this is NATO warship F 221”, a devenit apoi uzuală pe timpul misiunii.

În loc de concluzii

Ar fi multe de spus despre această primă lună de misiune a fregatei *Regele*

Ferdinand în această toamnă fierbinte. O perioadă dificilă, pentru că numărul activităților a fost foarte mare, fiecare cu importanța și complexitatea sa. Dar, dincolo de efortul celor 20 membri ai echipajului fregatei *Regele Ferdinand* – echipaj completat pentru misiune cu personal de la celelalte două fregate din Forțele Navale -, dincolo de dificultățile cu care s-au confruntat pe linia tehnicii, care-și așteaptă parcă mai puțin liniștită, semnarea contractului de mentenanță, rămân rezultatele pozitive obținute atât pe perioada stagiului de pregătire cu gruparea SNMG-2, cât și la exercițiul NOBLE MIDAS 07, dar mai ales recunoașterea oficială a muncii acestui echipaj timp de mai mult de trei ani, prin trecerea cu brio a examenului privind interoperabilitatea navei, nivel I NATO.

Statistic, din punct de vedere al navigației, cele două perioade distincte în care fregata *Regele Ferdinand* și-a desfășurat activitățile în prima lună de misiune pot fi evidențiate astfel: stagiul de pregătire cu gruparea SNMG-2 – 2148,1 Mm parcurse în 160 de ore de marș din care 77,04 ore noaptea; exercițiul NOBLE MIDAS 07 – 3594,2 Mm parcurse în 291,05 ore de marș din care 151,01 ore noaptea.

Și totuși, care a fost cea mai dificilă misiune desfășurată de fregata *Regele Ferdinand* în prima lună pe mare? „Pentru mine, o activitate dificilă a fost evaluarea, nu pentru faptul că am plecat cu semne de întrebare la drum – pentru că n-am avut niciodată impresia că nu vom susține examenul cum trebuie – ci doar pentru că în cadrul unui astfel de exercițiu NATO, pot apărea și momente în care se schimbă programul, se anulează anumite seriale și dorința noastră a fost să parcurgem toate cele 22 de MTI-uri pe care le-am avut de suportat. A fost singurul moment în care am spus că acum este timpul să strângem rândurile, munca de trei ani împreună și șase luni de pregătire. A fost poate singurul moment dificil. În rest, este rutină, este obligație, sunt activități de zi cu zi”, ne-a declarat căpitan-comandorul Marian Săvulescu, comandantul fregatei *Regele Ferdinand*.

Diplomați la bordul fregatei Regele Ferdinand

Căpitan ing. Mihai EGOROV

Prezența marinarii români la diferite exerciții internaționale a devenit o constantă a ultimilor ani, participarea lor neavând cum să treacă neobservată. Și dacă până acum, rolul de ambasador al Forțelor Navale și al României, l-a avut în special, nava școală *Mircea*, iată că timp de două luni, începând cu 14 septembrie, acest rol i-a revenit fregatei *Regele Ferdinand*. Prin rezultatele obținute în cadrul misiunilor pe care le-a desfășurat cu gruparea navală SNMG-2, la exercițiul NOBLE MIDAS 07, precum și la operația ACTIVE ENDEAVOUR, fregata *Regele Ferdinand* a reprezentat la nivel înalt Forțele Navale. Acest lucru a fost confirmat și de prezența la bordul navei, a ambasadorilor României acreditați în Grecia și Croația, a atașilor militari din cele două state, precum și a consulului general al României la Istanbul. Care a fost natura vizitei și care au fost impresiile lăsate de nava românească, aflați în continuare din declarațiile acordate Grupului Mass-Media al Forțelor Navale.

Excelența Sa domnul George Ciamba, ambasadorul României în Grecia: „Prima dată am aflat despre exercițiul NATO, apoi am aflat că este și o navă românească prezentă în portul Pireu. Ceea ce am văzut astăzi la bordul fregatei «Regele Ferdinand» este absolut impresionant. Lăsând la o parte partea de echipament, lăsând la o parte partea de dotare, dedicația comandantului navei, Marian Săvulescu și a echipajului este impresionantă. Faptul că acum fregata parcurge practic un ciclu școlar, faptul că în curând va fi certificată de către NATO, sunt lucruri

care ne bucură și sperăm să o vedem în fiecare an, din ce în ce mai bine utilitate. Fregata reprezintă un lucru cu care ne mândrim și cu care sperăm că ne vom putea proiecta imaginea României în exterior. Doresc echipajului o misiune cât mai ușoară, să folosească cât mai bine această perioadă care nu este numai de învățare dar și de misiune în timp real, și o întoarcere cât mai lină acasă, la familii.”

Excelența Sa doamna Oana-Cristina Popa, ambasadorul României în Croația: „Sunt aici în primul rând pentru că acest exercițiu la care participă România, acest exercițiu militar NATO, NOBLE MIDAS 07, este unul din cele mai mari exerciții care au avut loc în această regiune a Adriaticii de sud și am fost onorată de faptul că personal, comandantul navei căpitan-comandorul Marian Săvulescu m-a invitat să o vizitez. Este prima oară când sunt pe o navă românească și sunt impresionată de rolul pe care îl are această navă în cadrul exercițiului și bineînțeles de toate dotările și tot ce a putut să mi se arate astăzi. Evident că marinarii pot fi considerați ambasadori ai României; cred că ar trebui să profite de timpul petrecut aici, să încerce să interacționeze cu localnicii. Splitul este un oraș frumos, Croația se bucură pe lângă o coastă Adriatică deosebită, o apă clară a mării, există și specialități culinare deosebite și vestigii istorice din timpul romanilor, importante, Palatul Dioclețian, aici la Split. Faptul că România este prezentă aici, reprezintă foarte mult pentru Croația; ei ne consideră parteneri strategici în această zonă și este foarte bine că România, prin fregata «Regele Ferdinand» este prezentă aici în Croația.”

Colonelul Ovidiu Corneliu Iosif, atașatul militar al României în Croația: „Pentru mine este o deosebită plăcere să fac vizită pe o navă precum «Regele Ferdinand» având în vedere că este prima vizită a acestei nave în Croația. Este o reală mândrie pentru mine, ținând cont că această vizită are loc în contextul exercițiului NOBLE MIDAS 07 în care este angajată această navă. După ce mi-a fost prezentat, sunt convins că această navă va face o figură bună în cadrul exercițiului, că va fi o navă bine apreciată și că va putea scoate în evidență nivelul ridicat de pregătire al militarilor români. Pentru Croația, este un exercițiu deosebit de important, deoarece ea are calitatea de «host nation», participând și la anumite acțiuni, mai mult terestre. Este deosebit de important în contextul în care anul viitor Croația se așteaptă să fie invitată în NATO și participarea la acest exercițiu poate fi considerată un ultimul examen înainte de primirea invitației de aderare. Pentru România este deosebit de importantă pentru că ne putem pune în valoare nivelul ridicat de pregătire al marinarii, dar și pentru că participăm la acest ultim examen al Croației înainte de aderare, ținând cont că România, respectiv Bucureștiul va fi gazda summit-ului NATO când Croația așteaptă invitația de aderare la NATO.”

Poate că prezența reprezentanților României nu este decât un lucru normal, înscris în fișa posturilor respective și poate tocmai de aceea, ar fi bine ca aceste vizite să se perpetueze în porturile în care navele Forțelor Navale acostează. Dincolo de orice, navele reprezintă totuși România, iar prezența lor departe de casă, n-ar trebui să treacă neobservată.



Căpitan-comandorul Marian Săvulescu împreună cu ES Oana Cristina Popa ambasadorul României în Croația, dreapta și ES George Ciamba, ambasadorul României în Grecia.



„Sunteți buni, sunteți chiar foarte buni în domeniile în care aveți același echipament cu celelalte marine din cadrul NATO”

Interviu cu domnul căpitan-comandor Rich Powers șeful echipelor de evaluare a fregatelor *Regele Ferdinand* și *Drazki* și domnul căpitan-comandor Bjorn Jager, șeful echipei de evaluare a fregatei *Regele Ferdinand*

Căpitan ing. Mihai EGOROV
Căpitan ing. Adrian GOBJILĂ

- În anul 2005, fregata *Regele Ferdinand* a participat la operația ACTIVE ENDEAVOUR, iar din acel moment nava a avut numeroase misiuni în comun cu nave aparținând statelor membre NATO. De ce a fost nevoie de această evaluare?



Căpitan-comandor Rich Powers

- Căpitan-comandor Rich

Powers: Această evaluare se focalizează pe capacitatea fregatei *Regele Ferdinand* de a opera cu alte în aceste medii. În cadrul acestei evaluări au fost testate capacitățile de luptă antisubmarin, de luptă antiaeriană, de luptă la suprafață, diverse capacități de a executa realimentare pe mare, de a executa diferite alte activități față de cele pe care nava le execută în mod curent la ACTIVE ENDEAVOUR, care sunt concentrate mai mult pe operațiuni de interdicție maritimă.

- Căpitan-comandor Bjorn Jager: Ce este operația ACTIVE ENDEAVOUR? Ea este o operație care se concentrează asupra unui spectru mai îngust de operațiuni pe când ceea ce am evaluat noi timp în această perioadă, sunt operațiuni care ocupă un spectru mult mai larg în ceea ce privește rolul navei. În plus față de aceasta, în momentul în care România a devenit membru NATO, a hotărât să renunțe la vechiul mod de operare și să adopte



Căpitan-comandor Bjorn Jager

trei săptămâni cu SNMG-2, unul din cele mai bune grupuri pe care NATO le are în acest moment și acest lucru a dus la creșterea semnificativă în special a încrederei echipajului și a nivelului în care se desfășoară toate aceste activități. Se observă acest lucru la realimentarea pe

mare, la modul în care se vorbește în rețelele tactice și pe celelalte rețele, tot echipajul este mai plin de încredere, are mult mai plin de curaj, este mai profesionist.

- Fiecare dintre dumneavoastră nu sunteți la prima evaluare a unei nave. Dacă ar fi să faceți o ierarhizare, care ar fi locul pe care s-ar afla fregata *Regele Ferdinand*?

- Căpitan-comandor Rich Powers: Este dificil de făcut o ierarhizare, este o întrebare grea, pentru că în procesul de evaluare, cum ar fi această de a stabili dacă nava este interoperabilă sau nu, se folosesc aceleași unități de măsură, liste de verificări acceptate de toate națiunile. Procesul de evaluare cuprinde mai multe etape, trecând de la interoperabilitate de nivel inițial, la capacitățile navei. Este abia primul nivel de evaluare, vrem să trecem prin toate etapele, gradual. Este mult mai firesc să

ne întrebăm, care este nivelul de pregătire al acestui echipaj astăzi, față de cel afișat anul trecut.

- Căpitan-comandor Bjorn Jager: Sunteți buni, sunteți chiar foarte buni în domeniile în care aveți același echipament cu celelalte marine din cadrul NATO iar în ceea ce privește celelalte echipamente, nu există nici un motiv să credem că în momentul în care veți primi echipamentul și veți fi în măsură să-l operați, prin antrenament, nu veți fi la același nivel. Este foarte greu să apreciez acest lucru, doar pentru că neavând echipamentul nu puteți executa anumite sarcini la fel de bine dar asta se datorează echipamentului și nu există nici un motiv să cred că pe viitor odată cu primirea echipamentului nu vă veți ridica la cele mai înalte standarde. Ceea ce se observă și vă ajută în mod deosebit este acest nivel ridicat de cunoaștere a limbii engleze ceea ce vă face să puteți înțelege mai bine ordinele care se transmit, să vă puteți intra în rețele de comunicații, să comunicați în orice formă. Pe viitor ar trebui să încercați să mențineți acest nivel sau să încercați să-l creșteți pentru a putea continua cu antrenamentul.

- Chiar dacă rezultatul oficial al evaluării v-a fi transmis părții române peste câteva zile, cum puteți aprecia pregătirea echipajului de pe *Ferdinand*?

- Căpitan-comandor Bjorn Jager: Nu pot să comentez acest lucru în fața camerei, din motive evidente, dar zâmbetului meu, spune multe. Trebuie să fiți foarte mândri de ceea ce ați realizat până acum, impresia generală este că trebuie să fiți mândri de voi.

- Căpitan-comandor Rich Powers: Bineînțeles că nici eu nu pot divulga rezultatul oficial, dar tot ceea ce pot să spun este sunt impresionat de nivelul de cunoaștere a limbii engleze, a publicațiilor NATO și de eforturile depuse de Marina Română pentru pregătirea acestui echipaj.

- Care sunt următorii pași pe care ar trebui să-i facă fregata *Regele Ferdinand* ca și navă NATO?

- Căpitan-comandor Rich Powers: Ceea ce trebuie să facă fregata *Regele Ferdinand* pentru următorul nivel, este o concentrare asupra capabilităților. Această evaluare executată acum, a fost concentrată pe interoperabilitatea echipajului, antrenament, proceduri, dar pe viitor nava și marina militară vor trebui să se concentreze în asigurarea capabilităților fregatei. Următoarea evaluare va fi una a capabilităților navei. Pe viitor, o echipă de evaluatori NATO, va veni pe fiecare domeniu al luptei pe care nava îl poate executa și va testa cât de bine se pot achita de sarcinile care le revin, ceea ce este o progresie naturală față de nivelul la care ne aflăm acum.

- Căpitan-comandor Bjorn Jager: Ceea ce mă aduce înapoi la ceea ce am spus mai devreme, că ceea ce dumneavoastră puteți face bine cu echipamentul pe care-l aveți acum și ceea ce veți putea face și mai bine cu echipamentul pe care-l veți primi pe viitor pentru a vă putea achita de sarcinile care vă revin.

- La sfârșitul acestei evaluări, ce sfat ați da echipajului fregatei *Regele Ferdinand* pentru ca la următoarea evaluare să fie și mai buni?

- Căpitan-comandor Bjorn Jager: Următoarea evaluare nu

are legătură foarte mare cu ceea ce poate face echipajul fregatei *Regele Ferdinand*. Fregata *Regele Ferdinand* se achită foarte bine de sarcinile pe care le are în limita fondurilor și echipamentului pe care marina i le aloca. Cheia dezvoltării pentru această navă o reprezintă implicarea pe care România o va acorda navei, pentru a se achita de sarcinile pe care le are în cadrul NATO. Nava este o platformă foarte bună, este o navă foarte mare, poate lua la bord foarte multe echipamente, poate servi foarte multe roluri, dar acest lucru este legat de nivelul de ambiție pe care îl are marina română, România, în ceea ce privește aceste nave.

- Căpitan-comandor Rich Powers: Este evident că acest echipaj este foarte bun în ceea ce privește nivelul de înțelegere a limbii engleze și nivelul de executare a sarcinilor care i-au fost încredințate. De asemenea sunt foarte optimist că acest echipaj se va achita la fel de bine și de sarcinile care-i vor reveni atunci când vor primi mai multe echipamente, iar pasul următor depinde foarte mult de implicarea națională, de nivelul de ambiție național, de echipamentele pe care nava le va primi și de rolul pe care România i-l va atribui. ■



Echipa de evaluare și-a intrat în rol. Dialog între locotenent-comandorul Ismail Can, stânga, și locotenentul Răzvan Crintea.

Trei misiuni de boarding real la
ACTIVE ENDEAVOUR

Din nou în MEDITERANĂ

Text și foto:
Căpitan ing. Mihai EGOROV

„Congratulations on a superb performance throughout the past two months. From your initial integration with SNMG2, through your participation in exercise NOBLE MIDAS 07 and, most recently, your month in operation ACTIVE ENDEAVOUR, you have met every challenge head on. You continue to demonstrate the same verve that was evident two years ago during your deployment as the first Romanian ship to participate in ACTIVE ENDEAVOUR. The professional execution of your three boardings was particularly noteworthy. As you proceed home please accept the thanks and best wishes of this headquarters. Bun cart, înainte!”

F221 la al doilea ACTIVE ENDEAVOUR

Acesta este mesajul pe care Comandamentul Componentei Forțelor Navale Aliate din Napoli, cel care conduce de fapt operația ACTIVE ENDEAVOUR, l-a trimis echipajului fregatei *Regele Ferdinand* la finalul celor 32 de zile de patrulare în Marea Mediterană. Și după cum s-au desfășurat activitățile, mesajul este pe deplin justificat.

Pentru fregata *Regele Ferdinand*, a fost a doua participare la operația ACTIVE ENDEAVOUR după cea din toamna anului 2005, atunci când de fapt Forțele Navale au executat prima misiune reală de luptă după cel de-al doilea război mondial.

„Obiectivele principale ale fregatei la această misiune – obiective stabilite de CC-MAR Napoli – au fost: localizarea și inspecția la bord a navelor care aparțin anumitor companii suspecte de activități teroriste sau care sprijină aceste activități; monitorizarea traficului maritim în raionul stabilit, în vederea detectării activităților ilegale; executarea interogărilor și a misiunilor de boarding; monitorizarea activității navelor din Marea Mediterană aflate în listele primite de la CC-MAR Napoli, detectarea și raportarea activităților suspecte; monitorizarea activității navelor militare non NATO și determinarea capacității acestora de a sprijini activități ilegale; detectarea rutelor aeriene ale avioanelor mici de agrement din zonă”, ne-a precizat locotenent-comandorul Ciprian Mandachi, ofițer cu lupta în mediul antisubmarin la fregata *Regina Maria*, cel care a îndeplinit atribuțiile funcției de șef al operațiilor la fregata *Regele Ferdinand* pe timpul misiunii.

Intensitatea activităților desfășurate neîntrerupt timp de zece zile pe mare în cadrul exercițiului NOBLE MIDAS 07 și-a pus amprenta atât asupra funcționării tehnicii cât și a stării de spirit a echipajului, astfel că cele patru zile de refacere a capacității de luptă în portul Souda din Creta, au fost binevenite. A fost de fapt momentul de pauză după un exercițiu dificil și înaintea primei patrulări din cadrul participării la operația ACTIVE ENDEAVOUR, folosit de echipaj pentru refacerea plinurilor de alimente și combustibil, remedierea defecțiunilor tehnice apărute – radarul de navigație, a fost poate cea mai importantă dintre ele – dar și pentru vizitarea orașelor Souda și Hania.

Prima patrulare

Joi 18 octombrie, fregata *Regele Ferdinand* a părăsit portul Souda din Creta îndreptându-se spre raionul operației ACTIVE ENDEAVOUR. Conform planificării urmau opt zile de patrulare în estul Mediteranei, prima perioadă de patrulare pentru fregata *Regele Ferdinand* la această participare la operația ACTIVE ENDEAVOUR singura misiune care se desfășoară sub articolul 5 din Carta NATO. La această operație participă, prin rotație, două din Grupările Navale Permanente ale NATO, SNMG-1 și SNMG-2, precum și alte state membre NATO, din Parteneriatul pentru Pace sau din cadrul Dialogului Mediteranean.

Încă din prima zi am primit ca misiune, căutarea, identificarea și însoțirea unei nave suspecte de legături cu grupări teroriste, undeva în dreptul insulei Kalos. Nava suspectă a fost descoperită și însoțită pe timpul nopții, până când a fost predată altei nave din grupare. Am spus că nava a fost predată unei alte nave din grupare, deoarece pe perioada participării la operația ACTIVE ENDEAVOUR, fregata *Regele Ferdinand* s-a aflat în subordinea grupării SNMG-1, grupare condusă de contraamiralul Michael K. Mahon. Iar la prima patrulare au participat toate navele din SNMG-1. Drumul spre estul Mediteranei, unde s-a aflat raionul de patrulare ce ne-a fost repartizat, a continuat fără probleme, interogările navelor civile descoperite desfășurându-se conform algoritmului cunoscut, iar „Merchant vessel this is NATO warship F 221” a devenit o formulă uzuală pentru ofițerii de cart. Chiar dacă nu este un concurs între navele din grupare, care descoperă și interoghează cele mai multe nave, ofițerii de cart ai fregatei *Regele Ferdinand* n-au lăsat să le scape nicio navă neinterogată aflată în aria ei de interes, după primele zile de patrulare numărul interogărilor fregatei fiind sensibil mai mare decât al colegilor din SNMG-1. Asta și în condițiile în care față de anul trecut, multe din navele civile își dau singure datele necesare identificării, nefiind astfel nevoie să fie interogate.

La numai o zi de când F 221 a ajuns în raionul de patrulare, sâmbătă 20 octombrie, la bordul fregatei *Regele Ferdinand* s-a aflat în vizită, contraamiralul Michael K. Mahon, comandantul Grupării SNMG-1. Contraamiralul Michael K. Mahon a dorit să se convingă de capacitățile fregatei românești, a vizitat nava și a avut un dialog cu

comandantul fregatei, căpitan-comandorul Marian Săvulescu. Nu lipsită de interes a fost întâlnirea pe care comandantul SNMG-1 a avut-o cu echipajul fregatei *Regele Ferdinand*, dialog în timpul căruia și-a exprimat bucuria de a avea sub comandă această navă, și convingerea că fregata românească își va îndeplini cu succes misiunile în cadrul operației ACTIVE ENDEAVOUR. Și pentru că se apropia Ziua Armatei Române, contraamiralul Michael K. Mahon a dorit să transmită și un mesaj de felicitare echipajului, pentru această aniversare: „Este o misiune extraordinară pentru această navă, o misiune care se potrivește perfect unei nave de tipul fregatei «Regele Ferdinand» și datorită antrenamentului echipajului, conducerii comandantului și capacităților navei sunt sigur că va fi gata să acționeze când va sosi momentul. Vă adresez felicitări și este foarte, foarte bine să avem o prezență militară românească, participând împreună cu noi, ceilalți 25 de membri NATO și aștept cu încredere să lucrăm cu Forțele Navale Române.”

Au fost de fapt, primele felicitări primite pentru Ziua Armatei, zi pe care echipajul fregatei *Regele Ferdinand* a sărbătorit-o pe mare, în drum spre portul Souda, acolo unde nava a acostat în seara zilei de 25 octombrie. Se terminase prima perioadă de patrulare, se interogaseră foarte multe nave, executasem deja primul boarding real, iar starea de spirit a echipajului era bună. În marș spre portul Souda din Creta, fregata *Regele Ferdinand* a desfășurat o re aprovizionare pe mare de la tancul german *FGS Spessart*, înainte de a se despărți de navele grupării SNMG-1, care au luat drum spre portul Pireu din Grecia. Și pentru că am amintit de sărbătorirea Zilei Armatei la bordul navei, nu trebuie să ometem mesajele primite cu ocazia Zilei Armatei Române, de la Președintele României, ministrul apărării, șeful Statului Major General, șeful Statului Major al Forțelor Navale, comandantul Comandamentului 2 Operațional Buzău – cel care coordonează misiunile armatei în teatrele de operații -, comandantul Flotei și comandantul Flotei de fregate, dar nici convorbirea avută pe radio de comandantul navei, căpitan-comandorul Marian Săvulescu cu ministrul apărării, Teodor Meleșcanu. Și bineînțeles, la bordul navei nu a lipsit masa festivă, prin grija departamentului logistic.



Foto: M.C. 3 Vincent Street, SNMG-1

Contraamiralul Mickael K. Mahon, comandantul Grupării Navale SNMG-1, mulțumind echipajului fregatei Regele Ferdinand, navă aflată în subordinea SNMG-1, pentru participarea la operația ACTIVE ENDEAVOUR

Boarding real

La doar câteva zile de la începerea patrulării în raionul desemnat, nava comandant a grupării SNMG-1, distrugătorul american USS Bainbridge, a desemnat fregata Regele Ferdinand să execute o misiune de boarding, o inspecție la o navă civilă. Motivul? – armatorul navei era bănuț de a avea legături cu o firmă suspectă de activități teroriste. Conform uzanțelor misiunii, numele navei inspectate ca și pavilionul sub care aceasta naviga nu pot fi făcute publice. Pregătirile pentru inspecție au început imediat după identificarea navei în raion și după parcurgerea procedurilor de interogare specifice, pe timpul cărora nava s-a dovedit a fi cooperantă. A urmat briefingul de pregătire a misiunii pentru echipa de boarding și pregătirea materialelor. Se anunța o misiune reală și chiar dacă declarativ, la bordul navei de inspectat nu se aflau arme, nimic nu a fost lăsat la întâmplare. Hotărârea, se putea citi pe chipurile celor 16 oameni din grupa de boarding. 16 oameni, fiecare îndeplinind alte roluri, alte sarcini la bordul navei decât cel de a fi în echipa de boarding, 16 oameni care s-au transformat rapid într-o „echipă de intervenție”, asemenea celor văzute în filmele de aventuri. Îmbrăcați în combinezoane negre, cu cagule pe cap și câști de chevlar, cu armele încărcate cu muniție reală, cu stațiile radio în spate, au fost foarte atenți la așezarea plăcilor blindate în vestele de protecție, chiar dacă erau conștienți că folosindu-le greutatea lor creștea simțitor. Executaseră zeci de antrenamente de boarding, câteva chiar și la exercițiul NOBLE MIDAS 07, dar de această dată nu era vorba de antrenament ci de ceva real. Și fiecare din cei 16, știa că participă la o misiune reală, cu un grad ridicat de risc. Primul și – așa cum se va dovedi la final – cel mai important adversar al grupei de boarding a fost gradul mării, care a crecut parcă simțitor odată cu apro-

transport legal de cherestea, va ajunge la portul de destinație în această seară, nu va întârzia față de ora de intrare stabilită. Am avut emoții la boarding, este totuși o misiune reală; echipamentul mai trebuie îmbunătățit pe alocuri pentru a-i reduce greutatea, scara de pilot a fost scurtă, marea a fost destul de zbuciumată, dar a fost o misiune bună. Fiecare din echipă a acționat cum scrie la carte și totul a decurs foarte bine.”

O nouă patrulare, alte misiuni de boarding real

Misiunea de boarding real a fost poate cea mai mare provocare pentru marinarii de pe Ferdinand în cadrul primei patrulări. Poate că la capitolul provocări ar trebui menționată și impunerea programului de raționalizare a apei, după ce desalinizatorul defectat la finalul lui NMS 07 nu a putut fi reparat. Refacerea capacității de luptă și a plinurilor cu alimente și combustibili, s-a desfășurat tot în portul Souda din Creta, timp în care ne-am luat rămas bun de la peisajele și locurile din insula grecească. După cele trei zile de refacere, fregata Regele Ferdinand a părăsit portul din Creta duminică 28 octombrie, pentru o nouă misiune de patrulare în raioanele stabilite din Mediterana de Est. Urmău alte opt zile de patrulare pe mare în raioanele deja cunoscute. Și într-adevăr, a fost o patrulare dificilă. Localizarea și interogarea navelor comerciale aflate în atenția Comandamentului CC-MAR Napoli, monitorizarea traficului naval din zona de interes și raportarea navelor suspecte la comandantul grupării, astfel încât apoi, la CC-MAR să poată fi realizată imaginea cu contactele de interes din această zonă, au fost doar câteva din activitățile desfășurate în timpul acestei patrulări de echipajul fregatei Regele Ferdinand. Efortul tuturor membrilor echipajului, pentru ca misiunea să fie îndeplinită a fost foarte mare. Dincolo de activitățile curente desfășurate în cursul acestei patrulări, se cuvine a fi menționat efortul personalului de la navigație, care a condus nava în siguranță prin raioanele de interes, a personalului de la comunicații pentru ca mesajele să fie transmise prompt la nava comandant și la structurile de comandă implicate, dar și activitatea departamentului electromecanic care a încercat – fără succes însă – să nu raționalizeze apa.

Dar, de departe cele mai dificile misiuni din această patrulare au fost două boarding-uri desfășurate la nave suspecte de activități teroriste și trafic de materiale interzise. Da, de această dată au fost executate două misiuni de boarding, fregata executând la această participare ACTIVE ENDEAVOUR trei astfel de misiuni. Pentru cei care cred că este ușor și este puțin lucru să execuți într-o lună trei misiuni de boarding real, le spunem că în cursul anului 2007, până la terminarea misiunii fregatei, fuseseră



Grupa de boarding a fregatei revenind la navă după executarea cu succes a primului boarding real în cadrul OAE.



Locotenent-comandorul Ciprian Mandachi, plan apropiat și căpitanul Adrian Gobjiță, pe timpul desfășurării procedurii de interogare a unei nave suspecte.

executate un număr de 24 de misiuni de boarding. Vorbim despre o activitate reală, cu un grad ridicat de risc, pentru că niciodată nu poți ști peste ce sau peste cine dai la bordul navei. Dificultatea misiunii a fost amplificată și de faptul că boardingurile au fost executate în două zile consecutive, la nave de dimensiuni și tonaje diferite. Astfel, cele două nave suspecte care au tranzitat raionul de supraveghere al fregatei au fost interceptate, au fost interogate asupra încărcăturii, echipajului, destinației etc, datele fiind apoi verificate cu documen-

tele existente de la bordul navelor. Odată primită aprobarea pentru executarea boardingului – inspecția navei – s-a trecut la pregătirea grupei de boarding, condusă de căpitanul Daniel Bădărcu. Procedura a fost aceeași chiar dacă navele au avut mărimi, tonaje și transporturi diferite. După ce fregata și-a luat toate măsurile de protecție a grupei de boarding, aceasta s-a deplasat cu ajutorul RHIB-ului la nava inspectată. S-au verificat documentele navei, a încărcăturii, concordanța încărcăturii declarate cu existentul de pe navă, documentele

echipajului, s-a verificat nava pentru a căuta eventuale substanțe interzise, armament sau persoane care nu sunt pe lista de echipaj. Toate datele colectate, au fost apoi trimise navei comandant, pentru a ajunge la CC-MAR Napoli. Și de această dată, navele contolate au fost găsite „curate”. Au fost două misiuni de boarding diferite ca și desfășurare, dar îndeplinite cu bine. Și dacă la acest lucru mai adăugăm că o altă navă suspectă „a scăpat” de puțin verificării ce urma a fi făcută de grupa de boarding a fregatei – aceasta ajungând prea aproape de apele teritoriale – avem o imagine mai completă asupra misiunilor executate de fregată în această perioadă. Să nu uităm totuși că vorbim despre o navă, un oraș plutitor, în care activitățile se desfășoară 24 de ore din 24, fără încetare, în care tehnica funcționează non-stop de la plecarea din port și până la acostarea în următorul port, în care fiecare membru al echipajului știe ce are de făcut și-și îndeplinește atribuțiile.

Existența unui al doilea RHIB s-a dovedit a fi o necesitate pe timpul executării boardingurilor reale, când RHIB-ul existent a suferit defecțiuni tehnice. Una din defecțiuni, intervenită în momentul în care echipa de securitate se pregătea să părăsească nava inspectată, a dat destule emoții atât celor din barcă cât și celor de pe puntea de comandă a fregatei, deoarece barca, neguverabilă, a rămas lipită de corpul navei iar tendința era de deplasare a ei era spre elice. Marea calmă dar și spiritul marinăresc de care au dat dovadă marinarii de pe nava inspectată, care și-a stopat



Militarii din grupa de boarding a fregatei *Regele Ferdinand*, în plan secund, în timpul inspecției reale a unei nave suspecte.

motoarele, au făcut posibilă recuperarea membrilor grupei de boarding cu ajutorul bărcii Gemenii, fără ca misiunea să fie pusă în pericol. Căpitanul Daniel Bădărcu: „S-a creat un moment de panică, pentru că nu ne întâlnisem cu această situație dar norocul a fost că marea a fost calmă și s-a putut lansa barca Gemenii. Ce s-ar fi întâmplat cu recuperarea oamenilor dacă marea era agitată, cu ce s-ar fi făcut ea? Nava comercială a dat dovadă de simț marinăresc și a vrut să oprească mașina, dar având 30.000 tone, inerția a fost mare și momentul de panică de asemenea. Am văzut la «HMS Chatam», un T22 generație mai nouă, două RHIB-uri, tocmai pentru a evita astfel de momente neplăcute.”

Tot despre boarding

La finalul misiunilor de boarding am încercat să aflăm care au fost principalele dificultăți apărute în executarea acestor misiuni reale și ce cred cei implicați direct în boarding că ar trebui schimbat pe viitor.

Căpitanul Daniel Bădărcu, comandantul grupei de boarding: „Te-ai aștepta ca fiind același tip de misiune să aibă aceleași riscuri, dar ținând cont de faptul că de fiecare dată este o altă navă, cu altă arhitectură, dispunerea oamenilor este în permanență alta; uneori îi punem la prova, altădată la pupa astfel încât nava noastră să-i poată vedea și număra în permanență, și eventual să execute foc de la bord, dacă există un pericol real. Ei ar trebui să



Căpitanul Daniel Bădărcu, dreapta, comandantul grupei de boarding, stabilind detaliile pentru o nouă misiune.

execute foc cu puștile cu lunetă de la bord, dar lunetele nu sunt ceea ce ar trebui să fie. Acuratețea gradațiilor de pe lunetă lasă de dorit și dacă pe timp de zi, un om se poate lovi, pe timpul nopții ar fi imposibil. Ne mai trebuie lunete pentru timp de noapte sau vizibilitate redusă. Există presiunea psihică care te obosește mai mult decât cea fizică. În 2005, boardingul a durat opt ore, iar în condițiile în care stai mai mult de patru ore cu tot echipamentul cu tine este mai greu să te miști normal. Acolo tensiunea este tot timpul; oamenii par pașnici, dar te poți

aștepta în orice moment să ai surprize. Tactica noastră prevede să evităm disputele verbale, suntem politicoși dar fermi, iar unde nu găsești înțelegere, poți negocia și situația se îmbunătățește. Există o frică normală de altfel. Cred că echipamentul ar trebui schimbat sau îmbunătățit pe alocuri. Mă refer în primul rând la vestele antiglonț care au cam 15 kg cu plăci, în timp ce alții din NATO au veste de 2-3 kg – americanii cu care am lucrat, aveau o vestă care acoperea tot corpul, ergonomică, cu plăci de kevlar de aproximativ 1 kg, aveau multe



Mmp Ion Pruteanu (dreapta), urmărind modul de dare al legăturilor pe timpul unui exercițiu de realimentare pe mare.



Ultima realimentare pe mare din această misiune s-a executat pe o vreme urâtă, cu tancul german Spessart.

buzunare; plăcile lor nu-ți ofereau aceeași protecție dar nu te aștepti ca mergând la o navă civilă să găsești un calibru mai mare de 9 mm. Vesta îți asigură protecția necesară, dar după două ore simți că intri în pământ cu ea. Și în plus, ai de urcat în la plecarea de la navă și la sosirea la nava de controlat și de cele mai multe ori sunt peste 5 m de scară verticală, iar în condițiile în care marea este agitată și barca se mișcă este destul de dificil.”

Boardingul a fost poate cea mai dificilă misiune reală executată de fregată

la ACTIVE ENDEAVOUR. Și chiar dacă militarii s-au descurcat bine, au nevoie de o pregătire specială și se mai poate vorbi de voluntariat la grupa de boarding? Căpitanul Daniel Bădărcu: „Voluntar nu este; poate unul sau doi oameni din 20 sunt dispuși să-și pună vesta antiglonț și echipamentul pe ei. La primul boarding oamenii erau speriați. Chiar și tragerile pe care ei le execută în țară sunt cele clasice din poligon, cu numărul de cartușe stabilite de dispozițiuni. Dacă ai tras de patru ori pe an, toată lumea crede că poți trage în orice

situație. Aici, nu e ca în poligon. În poligon, primești arma, primești muniția, tragi, predai arma. Aici ai muniția în permanență cu tine timp de 2-6 ore, nu știi de unde vine pericolul. Întotdeauna am încercat să fim superiori numeric echipajului inspectat. În viitor poate ar trebui ca cineva să se gândească la retribuirea acestei misiuni pentru a crește motivația și poate nu ca un spor, ca procent din ceva ci ca o sumă fixă pe misiune executată. Acum omul primește ordin să meargă acolo. Dar să meargă la o navă, să dea peste un pericol neașteptat, nu știi la a doua misiune cine mai merge. Ar trebui ca grupele de boarding de la fregate să fie certificate. Cei de la Centrul de Pregătire pentru boarding din Souda ne-au spus că înainte de a ajunge la ei, echipa de boarding trebuie să fie certificată la coborârea în rapel, după care să urmeze două-trei săptămâni de pregătire la ei, pregătire teoretică, și apoi practică, cercetarea compartimentelor. În final se verifică echipa. Ne-ar trebui o pregătire într-un poligon al forțelor speciale.”

Căpitan-comandorul Marian Săvu-lescu: „Într-o lună de participare la operație, am executat trei misiuni de inspecție la bordul navelor, două din ele în zile consecutive. Doar distanța între navele din raion a împiedicat ducerea a două misiuni de boarding în aceeași zi. Acest lucru ne dă de gândit, impunându-se pregătirea a două grupe de boarding, existența celui de-al doilea RHIB, pregătirea militivilor din grupa de boarding pentru situații complexe,

pentru că trebuie să știe să coboare în rapel, să poată deosebi, făina de narcotice, să știe să ducă lupta în spații înguste, dacă situația o impune. Situația se poate rezolva cu răbdare, cu multă muncă, cu resurse financiare și în 3-5 ani putem fi performanți în acest domeniu."

Escală la Aksaz

În ultima zi din cadrul acestei patrulări, înainte ca fregata să ia drum spre portul Aksaz din Turcia, ne-a întâlnit cu fregata engleză *Chatam*, sora *Regelui Ferdinand*, dar o generație mai nouă. Și cum comandanții celor două nave se cunoșteau – câțiva ofițeri români vizitând fregata *Chatam* pe timpul unei escale în Creta – întâlnirea celor două fregate a reprezentat pentru noi un bun prilej de a rezolva câteva „probleme de mentenanță”. Ploaia torențială și grindina ne-au îngreunat vizibilitatea în apropierea portului Aksaz, atunci când ne-am întâlnit pe radio cu corveta *Horia Macellariu*, aflată la exercițiul DOGU AKDENIZ 07. De văzut am reușit să vedem doar fumul degajat de motoarele corvetei, distanța până la aceasta fiind destul de mare.

Da, pentru al doilea an consecutiv, Forțele Navale Române au avut în aceeași perioadă la diferite misiuni sau exerciții internaționale, trei nave, fregata *Regele Ferdinand* la operația ACTIVE ENDEAVOUR, corveta *Horia Macellariu*, la exercițiul DOGU AKDENIZ 07 și dragorul maritim *Slt. Alexandru Axente* la exercițiul TURKISH MINEX 07.

Fregata *Regele Ferdinand* s-a aflat în port pentru trei zile, zile folosite de echipaj

pentru cumpărături în stațiunea Marmaris – cunoscută pentru concursul de ambarcațiuni cu vele pe care-l găzduiește și la care a participat și *NS Mircea* în anul 2005 - și refacere după perioada de patrulare. Ne-a impresionat Baza Navală din Aksaz, poziționată departe de „curioși”, bază în care marinarii turci puteau să se bucure de tot confortul.

Ultima patrulare

Joi 8 noiembrie am părăsit portul Aksaz, pentru cea de-a treia și ultima patrulare. Vremea s-a arătat la fel de schimbătoare și la plecarea din Aksaz, așa cum ne obișnuise în timpul staționării, cu rafale de ploaie, urmate de apariții surprinzătoare ale soarelui. Fără să facă realimentarea cu combustibil în port, fregata s-a îndreptat spre Insula Tilos, aflată în NW Insulei Rhodos, acolo unde a fost punctul de întâlnire cu tancul german *FGS Spessart*. Realimentarea pe mare s-a desfășurat pe o ploaie mărunță de toamnă, care ne-a adus parcă mai aproape de vremea de acasă, decât de temperaturile de peste 26°C din zona de operații. Salutul navelor înainte de momentul desprinderii a fost însoțit de arborarea unui pavilion de pirat la nava germană. Soarele a ținut să ne reamintească că mai aveam puține zile până acasă, apariția curcubeului înșeninându-ne puțin. S-a navigat continuu spre raionul de patrulare, continuând interogarea navelor de pe AIS. A doua zi ajungem în raion, făcând schimb cu nava care patrula în acel moment. Pentru crearea unei imagini cât mai complete a contactelor de suprafață, în permanență

la ACTIVE ENDEAVOUR este cel puțin o navă care patrulează în raioanele stabile. Marea începe să dea primele semne de nervozitate semne accentuate duminică 11 noiembrie, când fregata *Regele Ferdinand* a trecut printr-o furtună de gradul VII-VIII. Valuri înalte, reprize de ploaie și un disconfort provocat de salturile navei peste valuri, acestea au fost caracteristicile unei zile de weekend. Și pentru că în condițiile date nu s-a putut respecta în totalitate raionul de patrulare, ofițerii de cart au trebuit să răspundă provocării de a putea ține nava pe drum astfel încât mișcările navei să fie cât de cât acceptabile. A fost de fapt și ziua în care nu mulți au fost cei care au trecut pe la careuri pentru a servi masa.

Ultima patrulare de la ACTIVE ENDEAVOUR, ne-a mai pus pe urmele unei nave comerciale aflate pe lista suspectilor, dar pe care din cauza distanței am ajuns-o în apropierea unor ape teritoriale, astfel că boardingul pentru care aveam aprobare nu s-a mai executat. Pe data de 14 noiembrie la ora 03.00, fregata *Regele Ferdinand* a plecat din raionul de patrulare spre portul Golcuk, acolo unde urma să execute ultima realimentare cu combustibil înainte de întoarcerea acasă.

„În această perioadă F 221 a interogată aproximativ 250 nave comerciale, a executat boarding la 3 contacte de interes și a raportat foarte multe contacte AIS, contribuind la crearea imaginii de suprafață din zona de operații. Față de precedentele participări ale navelor românești la OAE s-a observat o mai mare concentrare a activităților operației pe anumite puncte fierbinți din zona de operații și de asemenea

executarea colectării de informații despre navele suspecte prin executarea inspecției la bordul acestora”, ne-a precizat locotenent-comandorul Ciprian Mandachi.

Timpul rămas până acasă trecea parcă tot mai greu, fiecare membru al echipajului fiind conștient că misiunea trebuia încheiată cu bine și nava dusă în siguranță acasă. În cele trei zile de marș spre Golcuk, am trecut de la cele peste 26°C din zona de operații la cele 12-14°C cât am găsit în Golcuk; era de fapt acomodarea cu frigul, care avea să ne aștepte acasă.

Întoarcerea acasă

Aproximativ 36 de ore a staționat fregata în portul Golcuk, timp în care mecanicii au avut cel mai mult de lucru cu ambarcarea



Membrii echipei de boarding în timpul unei misiuni de inspecție la bordul unei nave suspecte.

combustibilului, echipajul vizitând totodată orașul reconstruit aproape din temelii după cutremurul din 1999. Duminică 18 noiembrie, fregata *Regele Ferdinand* a părăsit portul Golcuk, adresat șefului Statului Major General, amiralul dr. Gheorghe Marin, a conștientizat faptul că nava și-a îndeplinit toate misiunile iar cei 203 membri ai echipajului s-au întors teferi. Dincolo de cuvintele de felicitare adresate echipajului de contraamiralul de flotilă Dorin Dănilă, șeful Statului Major al Forțelor Navale, dincolo de frigul pătrunzător de afară, n-am putut să nu remarcăm bucuria familiilor marinarilor de pe *Ferdinand*, care i-au așteptat pe cei dragi.

doar pentru că oamenii și-au făcut treaba și au reparat-o la timp, două luni în care fiecare a încercat să-și facă cât mai bine sarcinile, două luni în care se vede munca împreună în comun de trei ani și jumătate, ne cunoștem unii pe alții și știm fiecare ce poate și cât să-i cerem. A fost un efort mare pentru că și obiectivele au fost mari. Vreau să le mulțumesc tuturor, pentru că acum, după două luni de zile, putem raporta acasă, misiunile pe etape îndeplinite”, ne-a declarat căpitan-comandorul Marian Săvulescu.

Dimineața zilei de luni, ne-a găsit undeva în rada portului Constanța – închis din cauza vremii – așteptând semnalul de intrare în port, în simfonia valurilor care aveau o plăcere deosebită să ne lovească în toate direcțiile. După 65 de zile de misi-

să le transmii mai departe”, ne-a precizat locotenent-comandorul Marinică Mustăța, șeful departamentului mentenanță al fregatei *Regele Ferdinand*, cel care a coordonat și activitatea personalului de la comunicații. Și nici nu s-a putut face nimic fără comunicații, atâta timp cât cel puțin pe perioada operației ACTIVE ENDEAVOUR, rapoartele trebuiau întocmite și transmise la anumite ore, deci totul trebuia să funcționeze.

Problemele nu i-au ocolit pe cei de la mentenanță, cele două luni de misiune în care tehnica a funcționat non-stop, nefiind ușoare cum am fi tentați să credem la prima vedere. Locotenent-comandorul Marinică Mustăța: „Problemele cu care ne-am confruntat au fost destul de mari, ne-au ținut în priză tot timpul, conștienți de răspunderea pe care o avem în funcționarea acestor echipamente pe durata desfășurării activităților la misiune. Ne-am confruntat cu o serie de probleme legate de funcționarea tehnicii pe timpul desfășurării misiunii: problemă de compatibilitate la materialele criptografice pentru radio; o problemă majoră a fost cea cu radarul de navigație, ceea ce ne-a demonstrat că este imperios necesară montarea unui al doilea radar de navigație, o altă problemă a fost cu sistemul de transmisii de date LINK 11 iar spre sfârșit o altă problemă la radarul de navigație. Toate problemele s-au rezolvat în timpul misiunii. Comunicațiile au fost organizate în conformitate cu standardele NATO. Am avut unele probleme tehnice de compatibilitate a criptoarelor de la bord cu cele existente în NATO, pe segmentul de transmisii date, pe partea de voce nu au fost probleme. Ele au fost rezolvate, mare parte din ele, la Istanbul când la bordul navei s-a aflat un reprezentant al firmei constructoare și cu ajutorul colegilor de la ITS Aliseo, am rezolvat problema și apoi, totul a decurs normal. O problemă majoră pentru comunicații pe segmentul de transmisii date, a fost legată de compatibilitatea criptoarelor pentru legătura ship-short, adică, tot ceea ce transmiteam la coastă despre activitățile pe care le desfășuram. Este foarte greu să transmii mesaje de ordinul sutelor, pe o singură frecvență, atât ziua, cât și noaptea și în condiții de propagare diferite, ploaie, vânt, ceață etc. Am reușit să rezolvăm în final și aceste probleme. În raportul de după misiune am specificat un minim de investiții în echipamente pentru a desfășura o misiune în condiții bune pentru cel puțin două luni. Fără aceste dotări nava nu mai poate executa o misiune mai mult de 10 zile. Mă refer la radarul de navigație, la sistemul criptografic. Am avut unele probleme pe partea de operare în segmentul de comunicații, pentru că noi practicăm acest sistem doar la misiunile din afară, în țară lucrând cu un alt sistem. Ele ar trebui armonizate și implementate în viitor, pentru ca același sistem să fie folosit și la misiunile în țară și la cele internaționale, atunci n-ar mai apărea discrepanțe între ceea ce facem acasă și ceea ce facem la misiuni internaționale.”



Manevra de apropiere a fregatei de o navă suspectă, în vederea executării unei inspecții reale.



Furtună în Mediterana în ultima misiune de patrulare a fregatei de la OAE.



Căpitan-comandorul Marian Săvulescu, comandantul fregatei și locotenent-comandorul Bogdan Tuțianu, navigatorul-șef, coordonând manevra de acostare a navei în portul Aksaz.

Tehnica

Ați citit mai sus despre problemele tehnice cu care s-au confruntat cei de la mentenanță și cum le-au rezolvat. Au mai fost probleme tehnice și ce rol a avut aceasta în îndeplinirea misiunilor?

Căpitan-comandorul Marian Săvulescu: „Sunt elemente care trebuie cunoscute și aș pleca de la un exemplu banal: sunt

posesorul unei mașini de mână a doua la care când am cumpărat-o am primit și cartea tehnică în care sunt înscrise reviziile obligatorii, scumpe dar obligatorii pe care trebuie să le fac. Revenind la întrebare, trebuie ca această navă să parcurgă și etape de mentenanță, trebuie să aibă piese de schimb astfel încât periodic să execute activități de mentenanță. La această dată stăm foarte bine cu propulsia dar avem

unele probleme în zona motoarelor auxiliare. Este banal să spui că o caldarină sau un desalinizator nu funcționează în parametri, dar per ansamblu asta înseamnă un disconfort, nu al bordului că nu avem în fiecare zi apă caldă, dar și pentru faptul că apa tehnică pentru propulsor trebuie să fie asigurată. Ca beneficiari ai contractului de mentenanță pe termen lung suntem cei mai fericiți ca acest lucru să se întâmple foarte repede pentru că ne așteaptă și pe noi și pe «Regina Maria», un an 2008 foarte dificil. NOBLE MIDAS a mai scos în evidență câteva aspecte: necesitatea existenței unui al doilea radar de navigație, necesitatea celei de-a doua bărci. Pentru etapa a doua de modernizare avem nevoie de alt echipament în OPS ROOM, de un radar pentru descoperirea și clasificarea țintelor aeriene, dar cu siguranță cred că aceste lucruri sunt pentru faza a doua.”

Nu încercăm să căutăm vinovați – nu acesta este rolul presei, chiar și militar – ci pur și simplu să vă familiarizăm sau să vă reamintim despre dificultățile prin care trec echipajele în misiuni interne sau internaționale. Cu siguranță problemele cu apa la bordul fregatei, nu i-au împiedicat pe membrii echipajului să-și îndeplinească misiunea; dar, existența lor a indus o stare de nemulțumire printre marinari, care poate ar putea fi evitată pe viitor.

Oamenii, prezent și perspective

Ca și la exercițiul NIRIS 07, când la bordul fregatei Regina Maria s-au aflat și

ofițeri de la celelalte nave din cadrul Flotei de Fregate, de această dată, la bordul fregatei Regele Ferdinand am întâlnit personal – ofițeri, maiștri militari și SGV – de la fregatele Regina Maria și Mărășești. Căpitan-comandorul Marian Săvulescu: „Într-o misiune de asemenea anvergură am apelat pentru funcțiile importante neocupate la ofițeri, maiștri militari și SGV de la celelalte două fregate. Pentru cei de la «Mărășești» a fost un schimb de experiență pentru că ceea ce se întâmplă aici și la «Regina Maria» trebuie să fie implementat în viitor și la «Mărășești». Pentru cei care au venit de la «Regina Maria», ei s-au pliat pe atribuțiunile de bază ale funcțiilor, au intrat repede în angrenajul echipajului. Sunt mulțumit de randamentul lor, nu s-a văzut că sunt din altă parte, exceptând poate șapca pe care scria «Regina Maria» sau «Mărășești».”

Fregata Regele Ferdinand va continua să participe la misiuni internaționale. Fiecare misiune îndeplinită are, pe lângă un raport consistent pentru factorii de decizie și un număr de lecții învățate. Ce-ar trebui schimbat în planul de pregătire pentru ca rezultatele să fie mai bune?

„2008 este un an important pentru noi și trebuie să ne gândim la pregătirea echipajului și aș merge pe o politică mai ... de personal, pentru că atunci când o fregată Tip 22 R este încadrată 100 % și dispune de o rezervă de echipaj, de aici începe munca la bordul navei, la Școala de Aplicație, la CISE, în taberele de instrucție de la BIM sau la Centrul de Scafandri, pregătirea

echipajului să fie continuă. După trei ani și jumătate de lucru împreună, în 2008 se va organiza la UNAP, masteratul pentru ofițeri, iar în cazul în care vor dori să meargă pentru a-și remodela cariera, sunt trei dintre ofițerii bordului, funcții importante la bordul navei. De aici necesitatea pregătirii ofițerilor care să preia sarcinile, iar cei care vin de la alte nave să aibă timp să se integreze. Pregătirea la bordul navei trebuie să continue, dar ca număr de ore trebuie să se reducă și ea să se desfășoare la Școala de Aplicație a Forțelor Navale, la CISE. Pentru echipa de boarding ea ar trebui să se desfășoare la BIM sau Centrul de Scafandri”, ne-a declarat căpitan-comandorul Marian Săvulescu, comandatul fregatei Regele Ferdinand.

„Pregătirea echipajului, cred că este bună, fără să par lipsit de modestie. Cred că trebuie să continuăm pe aceeași linie, este o linie bună și cred că dacă o menținem nu va fi nicio problemă în viitor. Trebuie să căpătăm o cât mai mare experiență și astfel vom deveni tot mai buni. Din punct de vedere al tehnicii problema este clară, aceste fregate au nevoie de mentenanță pe termen lung, au nevoie de piese de schimb, de mentenanță specializată; navele au o vârstă și de trei ani de când le avem ne-am descurcat cum am putut, cu bani puțini și am făcut tot posibilul să le ținem în stare de funcționare. Se pare că nu este de ajuns. Materialele sunt vechi, încep să cedeze, trebuie băgați bani, înlocuit acest sistem de mentenanță pe termen lung. După părerea mea, este nevoie de cursuri

în străinătate, mai ales în domeniul operațiilor navale. Sunt puțini ofițeri pe navă care au acest curs și cred că trebuie să pregătim în permanență ofițeri care să vină din urmă și să poată încadra funcțiile vacante, pentru că operațiile NATO sunt diferite de ceea ce știm până acum și-ți trebuie un anumit limbaj, trebuie să cunoști anumite proceduri, să poți opera cu partenerii din alianță”, ne-a precizat căpitan-comandorul Bogdan Vochițu, comandantul-secund al fregatei.

Cu siguranță mai sunt multe de spus pentru a zugrăvi tabloul complet privind participarea fregatei Regele Ferdinand la cele trei misiuni, fiecare cu importanța și complexitatea sa. Acum când misiunile trec parcă în stadiul de amintire, credem că este important ca rapoartele de după misiune să fie analizate temeinic, iar lucrurile să fie îmbunătățite pentru misiunile viitoare. Poate și sistemul de comunicare cu țara va fi îmbunătățit, pentru acest tip de misiune – mai mare de 30 de zile – atât pentru ofițerii de presă cât și pentru echipaj. Navigând timp de două luni, prin Marea Adriatică, Egee și Mediterană, fregata Regele Ferdinand și-a îndeplinit misiunile și a reprezentat cu succes Forțele Navale în porturile de escale.

Statistic, din punct de vedere al navigației, în cele 32 de zile în care a acționat sub comanda NATO în cadrul operației ACTIVE ENDEAVOUR, fregata Regele Ferdinand a parcurs 7071 Mm în 587 ore de marș din care 308,48 ore noaptea. ■



Amiralul dr. Gheorghe Marin, șeful SMG, oferind Placheta Statului Major General, căpitan-comandorului Săvulescu, comandantul fregatei Regele Ferdinand.

„Sunt foarte mândru că mă aflu la bordul unei nave românești, cu o emblemă NATO la bord”

Interviu cu domnul contraamiral Mickael K Mahon, comandantul Grupării Navale NATO permanente de suprafață nr.1 (SNMG-1)

Căpitan ing. Mihai EGOROV
Căpitan ing. Adrian GOBILĂ

Fregata *Regele Ferdinand* a participat în perioada 15 octombrie – 15 noiembrie la operația ACTIVE ENDEAVOUR, operație desfășurată în acord cu prevederile articolului 5 NATO. După câteva zile de la începerea acestei misiuni, la bordul navei s-a aflat în vizită contraamiralul Mickael K Mahon, comandantul Grupării Navale NATO permanente de suprafață nr.1 (SNMG-1), grupare în subordinea căreia s-a aflat și fregata *Regele Ferdinand*. Chiar dacă vizita a fost una neplanificată, contraamiralul Mickael K Mahon a avut amabilitatea să ne răspundă la câteva întrebări.

- Domnule contraamiral care este motivul vizitei la bordul fregatei *Regele Ferdinand* și cum apreciați ceea ce ați văzut?

- Am venit astăzi aici (de pe distrugătorul *USS Bainbridge*) pentru a ura fregatei *Regele Ferdinand*, bun venit în cadrul operației ACTIVE ENDEAVOUR. Sunt comandantul grupării care execută misiuni în prezent, în cadrul operației ACTIVE ENDEAVOUR iar fregata *Regele Ferdinand* s-a alăturat grupului, executând pentru a doua oară această misiune, singura misiune care se desfășoară sub articolul 5 NATO. Am venit să vorbesc cu comandantul, să vorbesc cu echipajul, să le spun ceea ce mă aștept de la ei, să le urez un bun venit în cadrul grupării (SNMG-1). Sunt foarte mândru că mă aflu la bordul unei nave românești, cu o emblemă NATO la bord.

- Ce reprezintă astăzi SNMG-1, care sunt obiectivele și care este zona în care această grupare acționează?

- SNMG-1 este unul din cele patru grupări permanente ale NATO – sunt două grupări de fregate și două grupări de luptă contra minelor, iar SNMG-1 acționează de regulă în Oceanul Atlantic. Suntem aici pentru a ne achita de rolul nostru în cadrul operației ACTIVE ENDEAVOUR. Noi suntem unul din cele patru grupări ale NATO pregătite să răspundă în cazul unei crize. Sunt extrem de mândru să fiu la comanda acestei grupări acum, pentru că doar ce am terminat una dintre primele misiuni în jurul Africii, din istoria NATO. Am avut șase nave din șase state diferite, am parcurs 12.900 de mile, în jurul Africii, doar două escale în porturi (Cape Town și Insulele Seychelles, n.n.), am condus operațiuni în Golful Guineea, am participat la un exercițiu important cu forțele armate din Africa de Sud, o operațiune de prezență în Capul Horn și am avut norocul să fim prezenți atunci când un vulcan a erupt, într-o mică insulă ce aparține Yemenului și am fost în măsură să salvăm două persoane care petrecuseră noaptea în derivă pe mare, în luptă pentru supraviețuire, pentru a evita erupția vulcanului. Cam asta face SNMG-1 și pentru asta suntem aici.

- Prin vizitele pe care le face în diverse porturi, este SNMG-1 doar o prezență militară sau și o parte a diplomației navale?

- Categoric, motivul pentru care NATO are aceste grupări, este unul strict militar iar SNMG-1 este parte a forței de răspuns a NATO; noi suntem elementul pregătit să intervină în orice moment din cadrul



NATO Response Force 9 (NRF 9). Putem executa o diversitate mare de misiuni care sunt militare prin excelență, dar trimitem și mesaje politice la nivel global. În timp ce parcurgeam misiunea militară din jurul Africii, am transmis evident și mesaje politice.

- Într-un interviu acordat de amiralul Mike Mullen, acesta vorbește despre „marina militară” a celor 1000 de nave. Acesta este viitorul NATO în ceea ce privește forța maritimă sau este doar viziunea americană a acestei forțe?

- Cred că conceptul prezentat de amiralul Mullen este un concept mai larg, pentru viitor și semnificația acestuia este că fiecare marină din lume, toate marinele din lume, au multe lucruri în comun și prin înțelegerea comună și lucrul în comun, capabilitățile și interoperabilitatea, putem pune umărul împreună să furnizăm securitate, să asigurăm și să protejăm valorile noastre comune. Nu cred că este nici o încercare de a face din acest lucru o viziune NATO sau una americană, cred că este pur și simplu o viziune navală.

- Gruparea SNMG-1 participă la operația ACTIVE ENDEAVOUR prin rotație cu gruparea SNMG-2. Cât de importantă este această operație și mai este ea de actualitate acum, la șase ani de la lansare?

- Operația ACTIVE ENDEAVOUR este mult mai importantă astăzi decât era ieri, prin importanța pe care a acordat-o CC-MAR Napoli activității, pentru a crea o imagine unitară de calitate, a tuturor activităților maritime din Mediterană. Au îmbunătățit în mod semnificativ înțelegerea zonei mediteraneene, a activităților maritime, a informațiilor disponibile și potențialele operațiuni teroriste asupra statelor din NATO. Ca rezultat cred că operația ACTIVE ENDEAVOUR este mult mai eficientă astăzi și datorită conducerii, a amiralului Harry G. Ulrich III comandantul Comandamentului Aliat Intrunit de la Napoli și a viceamiralului Roberto Cesaretti, comandantul Comandamentului Componentei Forțelor Navale Aliate din Napoli. Ca și comandant al grupărilor aflate pe mare am o mult mai bună înțelegere a lucrurilor care se desfășoară pe mare. Și putem să fim în locul potrivit, la momentul potrivit, dacă ceva nu funcționează cum trebuie. Pentru că asta este misiunea noastră.

- Ați mai colaborat până acum cu marinarii români?

- Este prima mea colaborare cu Forțele Navale Române, în calitate de comandant. Am mai lucrat cu Statul Major General, înainte de intrarea României în NATO, la negocierile privind controlul armamentului.

- Cum apreciați participarea Forțelor Navale Române la această misiune?

- Cred că este extrem de interesant să avem o navă românească participantă la operația ACTIVE ENDEAVOUR și cum am spus la început, să am comanda acestei nave în cadrul grupării. Este o misiune extraordinară pentru această navă, o misiune care se potrivește perfect unei fregate de tipul fregatei *Regele Ferdinand* și datorită antrenamentului echipajului, conducerii comandantului și capabilităților navei sunt sigur că va fi gata să acționeze când va sosi momentul. ■

„Trebuie să lucrăm împreună. Aceasta este provocarea căreia trebuie să-i facem față.”

Interviu cu domnul amiral Paolo La Rosa, Șeful Statului Major al Forțelor Navale Italiene

Text și foto: Bogdan DINU

O delegație condusă de șeful Statului Major al Marinei Militare Italiene, amiralul Paolo La Rosa, a efectuat în perioada 23 - 26 septembrie 2007, o vizită oficială în România la invitația șefului Statului Major al Forțelor Navale, contraamiralul de flotilă Dorin Danilă.

Discuțiile cu delegația italiană au vizat evoluția relațiilor bilaterale, posibilitățile de dezvoltare a cooperării în domeniul instruirii forțelor și personalului, măsurile adoptate pentru creșterea interoperabilității cu forțele navale din țările NATO, participarea la exerciții multinaționale și operația ACTIVE ENDEAVOUR.

Programul delegației italiene a cuprins și vizite la unități de marină din Constanța. În seara zilei de 25 septembrie la bordul fregatei *Regina Maria*, acostată în portul militar, s-a desfășurat ceremonia în care amiralul Paolo La Rosa a oferit „spadino d'onore”, șefului promoției 2007 de la Academia Navală „Mircea cel Bătrân”, aspirantul Ionuț Datcu, în prezent încadrat pe dragorul maritim Lt.Dimitrie Nicolescu (29). Au fost prezenți la ceremonia desfășurată pe puntea heliport comandantului Comandamentului Flotei, contraamiralul de flotilă Mircea Rusmănică dar și generalul de brigadă Giuseppe Sanangelo, atașatul apărării al Italiei la București și numeroși studenți din Academia Navală „Mircea cel Bătrân”. Tradiția înmânării sticlei șefului promoției a fost inițiată chiar de amiralul Paolo La Rosa în perioada în care a fost comandantul Academiei Navale din

Livorno a Marinei Militare italiene. La sfârșitul ceremoniei domnia sa ne-a acordat, în exclusivitate, un scurt interviu.

- Care este scopul vizitei dumneavoastră în România?

- Scopul principal al vizitei este acela de a strânge și mai mult, dacă este posibil, relațiile de prietenie pe care le avem de foarte mult timp cu Forțele Navale Române, să identificăm care sunt problemele și obiectivele comune, pur și simplu să lucrăm împreună, atât pe mare cât și la nivelul statului major al categoriilor de forțe.

- O întrebare directă: ce părere aveți despre Forțele Navale Române?

- Forțele Navale Române au o tradiție extraordinară, sunt foarte active în prezent, muncesc din greu pentru atingerea obiectivelor pe care și le-au propus și mai ales au o proiecție bună pentru viitor.

- Care credeți că sunt principalele diferențe – și nu mă refer aici la dimensiunea sau numărul navelor – dintre forțele noastre navele și care ar fi lucrurile comune celor două marine?

- Sunt foarte multe lucruri comune. Știți, de fapt oamenii mării sunt la fel peste tot în lume, au practic aceeași uniformă, mentalitate și așa spune chiar că au aceeași identitate. Desigur că există numeroase diferențe care sunt date, în principal, de ceea ce eu aș numi instrumente și acesta este motivul pentru care trebuie să cooperăm și să lucrăm împreună – doar ca să menținem capacitatea instrumentelor și echipamentelor noastre de a lucra în comun.

- Pe data de 23 septembrie ați fost prezent la Livorno la ceremonia care a marcat încheierea campaniei de instrucție de vară a cadetilor la bordul navelor școlare, în special a celor cu vele. Ce rol credeți că joacă practica la bordul unui velier în formarea viitoarelor cadre ale marinei italiene? Mai este necesară această experiență?

- Nu este numai necesară, este esențială deoarece la bordul unei nave cu vele cum este *Amerigo Vespucci* noi putem oferi tinerilor din Academia Navală, unde studiază partea teoretică, posibilitatea practică de a lucra la bord ca un echipaj sudat, și nu doar la nivel de individ.

- Care credeți că este principala provocare pentru Forțele Navale Române în următoarea decadă?

- Principala provocare este să fim bine integrați cu celelalte categorii de forțe și cu forțele navale din Mediterana și Marea Neagră deoarece amenințările din prezent trebuie abordate din perspectiva cooperării globale. Deci, trebuie să lucrăm împreună. Aceasta este provocarea căreia trebuie să-i facem față.

- Să înțeleg că sunteți parte activă a programului de parteneriat maritim global lansat de marina militară a Statelor Unite?

- Suntem foarte mult implicați în programul respectiv și vom fi întotdeauna bine pregătiți pentru a reacționa în această conjunctură. ■



O lună, patru săptămâni, treizeci și două de zile

Suntem de ceva vreme pe mare dar *Ferdinand* nu pare să fi obosit deloc. Ies în bord și văd cum prova taie semeață valul și realizez că plutim pe Mediterană, echipajul este la posturi iar vigilența este maximă. Tricolorul este la pic, iar lângă el drapelul și emblema NATO ne amintesc de misiunea pe care o avem de îndeplinit.



Cpt.cdr.prof.univ.
dr. **IOAN CRĂCIUN**
Universitatea Națională de Apărare

„This is NATO warship F221, I am operating in support of ACTIVE ENDEAVOUR Operations.....”, așa începe ofițerul de cart procedura obișnuită de interogare a navelor comerciale care tranzitează, au ca destinații finale sau pleacă din porturile situate în partea de est a Mării Mediterane. Cele mai multe dintre echipajele acestor nave nu știu nimic despre inițiativa NATO de monitorizare a traficului naval și combatere a terorismului în spațiul maritim strategic al Mării Mediterane concretizată în Operația ACTIVE ENDEAVOUR.

Fregata *Regele Ferdinand* se află la a doua participare în cadrul acestei operații începută la 26 octombrie 2001 ca măsură de răspuns la atacurile teroriste împotriva SUA de la 11 septembrie același an. Nu doar spiritul Art. 5 al Tratatului de la Washington invocat cu ocazia acelor evenimente a mobilizat atunci aliații pentru a pune în aplicare o strategie de răspuns coerentă. S-a vorbit mult despre solidaritatea cu poporul american, pericolul pe care îl reprezintă terorismul internațional sau despre nece-

sitatea efortului comun pentru stoparea violențelor la nivel mondial.

Experiența acumulată de echipaj în anul 2005 este acum eficient valorificată în derularea procedurilor specifice de monitorizare a traficului naval, urmărire și interogare a navelor suspecte sau detectarea încercărilor de organizare a activităților teroriste în spațiul maritim mediteranean. De pildă, acum câteva zile interogarea unei nave comerciale a fost urmată de controlul efectiv al echipajului, încărcăturii și documentelor de însoțire ale acesteia. Era pentru a treia oară, de la începutul misiunii, când „echipa de boarding” a fregatei *Regele Ferdinand* aplica această procedură împotriva unei nave comerciale catalogată drept „contact de interes”, sau altfel spus suspectată de activități ilegale.

Mediterana este o mare primitoare, i-a alungat întotdeauna pe cei care au încercat să-i strice liniștea, de aceea, sunt conștienți că nici terorismul, indiferent de natura lui, nu se va simți prea bine aici. Dar pentru a păstra fascinația, puritatea și ospitalitatea tradițională a acestui spațiu maritim este astăzi nevoie de efortul nostru comun, este nevoie de solidaritate, este nevoie de ACTIVE ENDEAVOUR. Și într-adevăr așa cum

arăta viceamiralul Roberto Cesaretti, comandantul acestei operații, „ACTIVE ENDEAVOUR s-a dovedit a fi un instrument eficient în combaterea terorismului în Marea Mediterană”.

Inițial, în încercarea de a demonstra, pentru prima dată în istoria sa, capacitatea de răspuns a NATO la misiuni în spiritul articolului 5 al Tratatului de la Washington, aliații au decis dislocarea în estul Mediteranei a unei părți din forțele navale permanente la dispoziție în acel moment. Era 6 octombrie 2001, adică o zi înainte de declanșarea „cruciadei” împotriva terorismului internațional și a mișcării Al Qaida prin intermediul operației ENDURING FREEDOM. La 26 octombrie 2001 prezența activă a navelor aliate în scopul supravegherii căilor de comunicații din apele internaționale ale Mării Mediterane este integrată cu acțiunile de supraveghere și avertizare aeriană executate cu aeronave AWACS (Airborne Warning and Control Systems) într-o operație complexă condusă de Comandamentul Maritim Aliat de la Napoli (CC-MAR Naples), denumită oficial „ACTIVE ENDEAVOUR”. Scopul operației viza ținerea sub control a traficului naval din estul Mării Mediterane, cu efort principal pe Canalul Suez și porturile adiacente.

Asigurarea securității navigației în Marea Mediterană, una din principalele rute comerciale ale lumii, reprezintă un obiectiv principal al Alianței Nord-Atlantice. Pe această rută se derulează un volum important de mărfuri generale, iar peste 65% din procentul de petrol și gaze naturale consumate în Europa Occidentală tranzitează Mediterana, legând prin conducte direct Libia de Italia sau Marocul de Spania. Din acest motiv navele aliate trebuie să execute supravegherea punctelor de acces în Marea Mediterană precum și a comunicațiilor ce leagă principalele porturi interioare.

Plecând de la aceste considerente în martie 2003 operației ACTIVE ENDEAVOUR i se fixează un nou obiectiv: asigurarea escortei navelor comerciale, aparținând statelor aliate, pe timpul tranzitării strâmtorii Gibraltar. Îndeplinirea noilor sarcini a impus reorganizarea acesteia. Au fost astfel constituite două grupuri navale Task Force Endeavour și Task Force Gibraltar, dislocate în estul și respectiv vestul Mării Mediterane, având însă sarcina de a asigura desfășurarea normală a comerțului maritim și a preveni organizarea acțiunilor teroriste în întreg spațiul acestei mări. O lună mai târziu, în aprilie 2003, navele aliate participante la operație primesc sarcini de control la bordul navelor comerciale suspectate de activități ilegale.

„În atenția întregului echipaj”, sună din nou vocea ofițerului de cart, „navigăm în drum general S-W pentru interceptarea, urmărirea și controlul unei nave comerciale aflate la sud de Insula Cipru”. Și astfel îmi reamintesc că fregata *Regele Ferdinand* (F 221) face parte din Task Force Endeavour, că navigăm în Mediterana de est și că vom intercepta o navă suspectă de fi implicată în activități maritime ilegale. Este posibil ca „echipa de boarding”, constituită din membri ai echipajului fregatei, să se deplaseze la bordul acestei nave pentru a-i verifica echipajul, încărcătura și documentele de însoțire.

Nu este prea mult timp de pregătire pentru că deja ne-am apropiat de nava căutată, iar procedura de interceptare este în curs de derulare. Ofițerul de cart adresează un set de întrebări, iar de la celălalt capăt al radiotelefonului cineva îi oferă lămuriri asupra identității navei și echipajului, rutei de navigație urmată și încărcătura transportată. Informațiile obținute sunt apoi raportate ierarhic la Centrul de Operații Maritime al CC-MAR Napoli și de aici către Centrul NATO de Monitorizare a Traficului Naval (NATO

Shipping Centre) de la Northwood, Marea Britanie. În cazul sesizării unor nereguli aceste informații sunt transmise și către agențiile specializate în asigurarea securității transporturilor navale aflate în zonele de tranzit ale navelor comerciale respective sau aflate în porturile de destinație ale acestora. În același timp navele suspecte sunt urmărite prin însoțire până când o astfel de agenție preia urmărirea ei sau aceasta intră în apele teritoriale ale statului în care se află portul de destinație.

Sunt situații în care aceste nave considerate suspecte trebuie efectiv controlate de echipele de boarding ale navelor participante la operația ACTIVE ENDEAVOUR. Acest lucru se face însă numai cu acordul armatorului și cu respectarea strictă a legislației internaționale în domeniul maritim, a regulilor de angajare și a standardelor convenite la nivelul Alianței precum și a legislației naționale a statului care asigură echipa de control. Aceste reguli sunt prelucrate înaintea fiecărei misiuni de către comandantul navei și șeful departamentului operații cu întreg personalul echipei de boarding.

Pentru executarea tuturor acestor activități echipajele au devenit din ce în ce mai solicitate, iar o dată cu extinderea zonei de operații ACTIVE ENDEAVOUR la întreg spațiul Mediteranei, efortul navelor aliate implicate devenise extrem de ridicat. M-am întrebat chiar, la un moment dat, cum a fost posibil ca obiectivele acestei operații să fie totuși îndeplinite în condițiile în care zona de responsabilitate s-a mărit considerabil iar numărul de nave participante a scăzut – încă din mai 2004 activitatea Task Force Gibraltar fusese suspendată ca urmare a numărului mic de solicitări de escortă. Răspunsul însă a fost extrem de simplu oferit de către noul concept ACTIVE ENDEAVOUR pus în practică începând cu octombrie 2004, concept descris de viceamiralul Roberto Cesaretti astfel: „scopul este de a implementa un sistem eficient de culegere și prelucrare a informațiilor care să schimbe caracterul operației din una sprijinită de *intelligence* în una coordonată de *intelligence*”.

În acest context sistemul NATO de culegere și prelucrare a informațiilor oferă țintele precise, catalogate ca suspecte, care trebuie interceptate, urmărite și, când situația impune, verificate de către echipele de boarding. În acest fel, unitățile navale participante la operație sunt folosite ca elemente de reacție ce îndeplinesc sarcini precise împotriva unor ținte deja catalogate ca

fiind suspecte. Așadar, efortul lor nu se mai concentrează acum asupra tuturor navelor comerciale aflate în trafic pe Marea Mediterană ci se rezumă doar la ținte special destinate. În plus, grupurile navale permanente ale Alianței, adică fostele STANAVFORMED și STANAVFORATL, redenumite Standing NATO Maritime Group 1 și 2 (SNMG 1, 2) și Standing NATO Mine Counter Measures Group 1 și 2 (SNMCMG1,2), în perioade de timp special alese, susțin efortul unităților participante la operația ACTIVE ENDEAVOUR prin instituirea unor „zone de filtrare” a traficului naval generic denumite „*surge operations*”. Ce relație există între unitățile navale ACTIVE ENDEAVOUR și grupurile navale permanente NATO? Nimic mai simplu, unitățile navale ACTIVE ENDEAVOUR reprezintă contribuția benevolă a statelor aliate la operație iar activitatea lor este coordonată și susținută în permanență prin intermediul unui grup naval permanent de tip SNMG. Dar nu doar statele aliate pot lua parte la această operație. În iunie 2004, la Summitul NATO de la Istanbul aliații au decis extinderea sferei de participare către toate statele membre ale Parteneriatului pentru Pace și Dialogului Mediteranean, iar ulterior și către Rusia și Ucraina.

Privind acest cadru larg de participare se poate afirma că, într-adevăr, obiectivele operaționale ACTIVE ENDEAVOUR au acum un efect direct asupra securității și stabilității în întreaga Mediterană și asigură dezvoltarea comerțului liber și a activităților economice eficiente în acest spațiu maritim de importanță strategică. Și putem spune că suntem mândri că un echipaj instruit și certificat la standarde NATO, cu o navă modernă ce arborează tricolorul românesc la catarg susțin acest efort colectiv. Am parcurs deja peste două mii de mile marine, am interogat mai multe de două sute de nave și am executat controlul a trei dintre ele, considerate suspecte. În spatele acestor statistici se află însă oamenii care le-au realizat, două sute trei bravi marinari, incluzându-l și pe semnatarul acestor rânduri, care acum privesc încrezători către ziua de mâine.

„Bună dimineața *«Regele Ferdinand»*. Vă vorbește comandantul navei. Este 16 noiembrie 2007, ne îndreptăm spre casă purtând cu noi mândria misiunii îndeplinite într-o lună, adică patru săptămâni, de fapt nu au fost decât treizeci și două de zile de ACTIVE ENDEAVOUR”.

DOĞU AKDENİZ 2007

Plecată din portul militar Mangalia pe 28 octombrie, corveta **Contraamiral Horia Macellariu** a participat la exercițiul organizat și condus de Forțele Navale ale Turciei în apele Mării Negre și Mării Egee.

Text și foto: Olivia BUCIOACĂ

*„Domnule amiral vă raportează că Statul Major al Forțelor Navale și-a executat toate activitățile internaționale, cele două obiective majore care au fost de atins pentru acest an de pregătire, au fost realizate”, acestea au fost ultimele cuvinte pe care le-a conținut raportul contraamiralului de flotilă Dorin Dănilă, șeful Statului Major al Forțelor Navale, adresat amiralului dr. Gheorghe Marin, șeful Statului Major General, la întoarcerea fregatei **Regele Ferdinand** de la operația **ACTIVE ENDEAVOUR**, moment ce a marcat încheierea anului de instrucție pentru Forțele Navale.*

La început de noiembrie Forțele Navale Române au acționat cu nu mai puțin de trei nave, din trei clase diferite, în Marea Egee și Marea Mediterană. Pe lângă fregata **Regele Ferdinand** și dragorul maritim **Sublocotenent Alexandru Axente**, în perioada 1-12 noiembrie, și corveta **Contraamiral Horia Macellariu**

a participat la exercițiul internațional DOĞU AKDENİZ 2007, care s-a desfășurat în apele teritoriale turcești, în apele internaționale din estul Mării Negre și din Marea Egee. În vederea participării la acest exercițiu, corveta românească, comandată de căpitan-comandorul Liviu Motoc a plecat din portul militar Mangalia pe 28 octombrie, având la bord pentru această misiune un echipaj alcătuit din 99 de marinari. DOĞU AKDENİZ 2007 a cuprins exerciții navale în sprijinul unei operații de menținere a păcii, iar scenariul a avut la bază o criză regională ce a necesitat intervenția internațională în vederea asigurării păcii și stabilității în regiune.

După parcurgerea a peste 2000 de mii marine, corveta **Contraamiral Horia Macellariu** a revenit din misiune, în dimineața zilei de 16 noiembrie. Este pentru a doua oară, când o corvetă din cadrul divizionului 50 corvete participă la misiune. Dacă anul trecut corveta **Contraamiral Eustațiu Sebastian** a fost prezentă la exercițiu, anul acesta drumul deschis

a fost consolidat de corveta **Contraamiral Horia Macellariu**. Exercițiul a fost organizat de Forțele Navale ale Turciei și a avut ca scop antrenarea statelor majore și a forțelor navale pentru acțiuni în situații de criză. Alături de celelalte forțe navale participante, Turcia, Spania, Anglia și Canada, Forțele Navale Române, reprezentate de corveta **Contraamiral Horia Macellariu**, au desfășurat exerciții de monitorizare a traficului naval, manevre complexe, reprovizionare pe mare, căutare anti-submarin, exerciții de comunicații, precum și trageri reale de artilerie. La întoarcerea în țară, căpitan-comandorul Liviu Motoc, comandantul navei, a precizat: „S-au executat exerciții de căutare anti-submarin, reprovizionare pe mare, exerciții de manevre complexe, exerciții de comunicații, trageri reale cu armamentul (AK176). Cu forțele participante s-a colaborat foarte bine, chiar am fost foarte apreciați de către forțele britanice, de către nava britanică care a participat, chiar și-a exprimat domnul

comandant ideea că noi am colaborat foarte bine cu dânsii.”

În timpul escalei în portul Izmir, echipajul a participat la activități de reprezentare și protocol și a beneficiat de excursia organizată de gazde la monumentul Sfintei Fecioare Maria și la ruinele orașului antic Efes.

Marea, vântul și ploaia... trei factori perturbatori

Marea a fost însă evaluatorul cel mai dur, testând nivelul de pregătire marinărescă a celor de la bord. Condițiile meteorologice au fost foarte grele, o mare de gradul 6 spre 7 cu forța vântului 9, averse puternice de ploaie, așa a arătat peisajul oferit de Marea Egee în timpul executării activităților. Lupta cu marea nu s-a încheiat prea repede, în Marea Neagră, echipajul navei fiind întâmpinat din nou de o hulă puternică, fenomen care l-a însoțit până la intrarea în portul militar Mangalia. Ascunzându-și oboseala acumulată în timpul misiunii și amplificată de noaptea dinaintea sosirii, când echipajul a stat la posturi 24 din 24 de ore, căpitan-comandorul Liviu Motoc, comandantul navei, a adăugat: „S-a navigat pe timp de noapte foarte greu față de alte nave care au participat la exercițiu, noi am ținut marea și ne-am ținut de formație și de toate exercițiile care au fost pe timpul a celor două zile cât marea a fost de gradul 6 și 7. În portul Izmir am prins o mare oribilă, la ancoră am stat cu motoarele pornite, deoarece vântul avea forța 9, ploaie mare și nu s-au mai ținut nici ședințe de planificare, administrative în portul Izmir, au fost inundații, deci condițiile au fost foarte vitrege.”

Deși a participat pentru prima dată la exercițiu, maistrul militar IV Vlădila Veronica, specialist IV timonerie, ne-a împărtășit din experiența personală câteva gânduri și am reușit astfel să privim, desfășurarea de forțe, prin ochii unui marinar care a plecat novice, dar care s-a întors pe deplin inițiat în tainele misiunilor internaționale: „Misiunea a fost un pic dificilă. Într-adevăr, condițiile meteo nu au ținut cu noi. Dar, oamenii s-au axat mai mult pe ceea ce aveau de făcut și până la urmă a ieșit bine, indiferent de cât de greu a fost. E prima dată când particip la DOĞU AKDENİZ, am mai participat și la alte misiuni, dar la o misiune de genul acesta am fost pentru prima dată. A fost o misiune interesantă. Echipajul a fost prins în activități, a fost și o tragere pe mare care bineînțeles s-a desfășurat cu bine. În cele din urmă am ajuns cu bine acasă, chiar dacă și în Marea Neagră, când am intrat, am prins din nou marea agitată, mai mult hulă decât vânt.”



Maistrul militar IV Vlădila Veronica, specialist IV timonerie, la întoarcerea din misiune.



Adunarea echipajului corvetei **Contraamiral Horia Macellariu** după participarea la exercițiul internațional DOĞU AKDENİZ

Musafiri în propria casă

Corveta **Contraamiral Horia Macellariu** a participat anul acesta la numeroase misiuni naționale și la trei misiuni internaționale, începând cu exercițiul NATO/PfP BLACKSEAPARTNERSHIP 07, desfășurat în perioada 25 aprilie-4 mai, continuând cu prima etapă a celei de-a șaptea activări, august 2007, a Grupului de Cooperare Navală în Marea Neagră, BLACKSEAFOR, în perioada 30 iulie-21 august și terminând cu exercițiul DOĞU AKDENİZ 2007. Exercițiul DOĞU AKDENİZ încheie astfel, agenda de activități a corvetei **Contraamiral Horia Macellariu**, pe anul 2007. „Pe lângă trei misiuni internaționale de anul acesta am participat și la toate exercițiile naționale care au fost lună de lună. În septembrie am avut o misiune de 8 zile, după ce venisem din BLACKSEAFOR, iar în octombrie am participat la o misiune națională de 7 zile, după care am plecat

la DOĞU AKDENİZ. Au început să-mi spună ai mei că vin în vizită pe acasă”, ne-a declarat locotenent-comandorul Gheorghe Albușescu ofițerul secund al navei.

Turcia, un partener important în Marea Neagră și Marea Mediterană?

De fapt, ultimele exerciții internaționale din anul 2007 la care au participat Forțele Navale Române (exceptând operația **ACTIVE ENDEAVOUR**) au fost organizate de Turcia, un factor important în Marea Neagră și Mediterana prin numărul misiunilor organizate, amploarea și ritmicitatea acestora. La fel ca și anul trecut, remarcăm că două nave românești au fost implicate în exerciții navale organizate de Forțele Navale Turce, semnificativ

pentru relațiile deosebite de colaborare existente de mult timp între marinele celor două state. La întrebarea din intertitlu am primit răspuns din partea domnului contraamiral de flotilă Dorin Dănilă, șeful Statului Major al Forțelor Navale, într-un interviu realizat de colegul nostru Bogdan Dinu: „Nu am putea spune că numai Turcia este partenerul esențial în Marea Neagră, să nu uităm faptul că am participat la CERTEX în Bulgaria, o activitate la care și partea bulgară și partea română, alături de partea turcă au participat. Am participat, într-adevăr, numai cu ofițeri de stat major și în Ucraina și peste tot pe unde am fost invitați și unde s-au organizat astfel de activități. Relația cu Forțele Navale Turce este una mai strânsă, mai apropiată pentru că și Turcia ne-a acordat un sprijin deosebit în perioada în care am dorit să accedem spre Alianța Nord Atlantică și după aceea.” ■



Sosirea corvetei **Contraamiral Horia Macellariu**, în portul militar Mangalia, de la exercițiul internațional DOĞU AKDENİZ 2007.

TURKISH MINEX - un exercițiu familiar dragoarelor maritime



În perioada 30 octombrie - 8 noiembrie, dragorul maritim Sublocotenent Alexandru Axente a participat la exercițiul internațional TURKISH MINEX 2007, desfășurat în apele teritoriale turcești și în apele internaționale din Mările Marmara și Egee.

Text și foto: **Olivia BUCIOACĂ**

La început de noiembrie Forțele Navale Române au acționat în diferite exerciții sau operații cu nu mai puțin de trei nave, din trei clase diferite, în Marea Egee și Marea Mediterană de Est. Contraamiralul de flotilă Dorin Dănilă, șeful SMFN: „Este al doilea an în care participăm și chiar pentru această perioadă în zona Mării Mediterane, în mod deosebit în zona de est, este pozitiv și acest lucru este reliefat și de activitățile de instrucție care s-au desfășurat de la începutul acestui an până în prezent. Faptul că experiența pe care au câpătat-o cei care au participat la acest exercițiu, la fel cei care au fost în comenzile navelor este evidentă. Într-adevăr efortul din partea Forțelor Navale a fost deosebit. Într-o perioadă totuși scurtă să ai trei nave în activitate, la aceste trei nave să adăugăm și grupa EOD, care a fost și ea prinsă în cadrul aplicației TURKISH MINEX este un lucru important.”

Nu a fost prima dată când Grupul Mass-Media al Forțelor Navale s-a aflat în imposibilitatea de a vă oferi informații „la cald” din timpul desfășurării exercițiilor internaționale, ci doar de la sosirea în țară a navelor, din dialoguri purtate cu marinarii despre experiența trăită

pe mare. Reiterăm, încă o dată, ideea necesității existenței la bordul navelor participante la misiuni internaționale a unui ofițer de presă/relații publice sau a unei echipe de la Grupul Mass-Media.

În dimineața zilei de 10 noiembrie, dragorul maritim Sublocotenent Alexandru Axente a acostat în portul militar Constanța, după participarea, la exercițiul internațional TURKISH MINEX 2007. Nava a fost comandată de locotenent-comandorul Cătălin Modoran și a avut, pentru această misiune, un echipaj alcătuit din 70 de marinari, la care s-a adăugat grupa de scafandri EOD.

Exercițiul de tip LIVEX, organizat de Forțele Navale ale Turciei a avut ca scop creșterea interoperabilității operaționale și tactice între forțele antinimă participante. O misiune de două săptămâni, pregătită în amănunt, timp de aproximativ trei luni.

În cadrul exercițiului, după parcurgerea a peste 1000 de mile marine, pentru îndeplinirea misiunilor specifice de dragaj (dragaj de cercetare mecanic și electro-magnetic sau prin influență, conducerea formațiilor de nave printr-un canal dragat), s-au desfășurat antrenamente pe mare și pregătire pe uscat, în vederea reducerii riscului de mine într-o zonă desemnată, o parte

dintre acestea în condiții foarte grele de navigație. Capitan-comandorul Mihai Panait, comandantul marșului: „Pe timpul exercițiului TURKISH MINEX 2007 am realizat câteva elemente noi față de anul 2006. Vreau să scot în evidență faptul că în acest an la TURKISH MINEX pentru prima dată o navă românească a executat dragaj prin influență în Marea Egee și tot pentru prima dată în istoria divizionului nave minare-deminare, la un exercițiu internațional de o asemenea anvergură s-a reușit dragarea unei mine de exercițiu; am executat pe timpul exercițiului dragaj mecanic, exerciții de comunicații și nu în ultimul rând acțiuni asimetrice, lupta împotriva navelor ușoare de suprafață și a pericolului aviației inimice.”

Nava românească a participat la exerciții alături de navele țării gazdă, ale Greciei și navele din componența Grupării Navale Permanente de Luptă împotriva Minelor din Mediterana – SNMCMG-2. „Aprecierile țării organizatoare, a comandantului forțelor de minare-deminare care a condus acest exercițiu au fost pozitive la adresa noastră, ceea ce demonstrează că am fost bine pregătiți și că am reușit să facem față activităților împreună cu nave din Gruparea Permanentă



din Mediterana. A fost o participare importantă pentru unitatea noastră, pentru echipajele navelor noastre pentru dezvoltarea și implementarea standardelor NATO”, ne-a declarat căpitan-comandorul Mihai Panait.

În lupta pe mare există întotdeauna un posibil inamic real: vremea nefavorabilă. Aceasta putem spune că a fost inamicul navei și al echipajului pe tot parcursul exercițiului. Nici pe drumul spre întoarcerea în țară, lucrurile nu au stat altfel, vremea rea reitând scenariul din timpul misiunilor. Locotenent-comandorul Cătălin Modoran, comandantul navei: „Nu am avut probleme pe timpul exercițiului, nici din punct de vedere medical, starea de sănătate a echipajului a fost foarte bună, moralul, de asemenea, foarte bun, nici din punct de vedere tehnic. Singurele probleme care au apărut au fost din cauza vremii: am prins mare de gradul 5 spre 6 în Marea Egee, iar la întoarcerea în țară, de la Varna la Constanța, furtună cu mare de la gradul 4 spre 5 și vânt de 25m/s.”

Maistrii militari IV Năstase Mitică, specialist V navigație și Năstase Gabriela, specialist IV navigație: „În astfel de condiții vitrege, în care ancora derapa și am realizat de șase ori într-o zi această manevra, a fost un pic mai greu pentru echipaj, toată lumea a stat la posturi pentru 24 de ore, dar am trecut peste toate și am ajuns acasă bine și sănătoși. Important este că dragorul maritim 30 și-a atins obiectivul și s-a

situat în înălțimea așteptărilor sau poate chiar le-a depășit.”

Nava a făcut escală în portul militar Canakkale. Pe timpul fazei de vizită în port echipajul a avut ocazia să viziteze parcul național Gallipoli și cetatea Troia.

Incursiunile EOD-iștilor

La bordul navei s-a aflat și echipa de scafandri EOD, alcătuită din 12 militari, care a acționat cu mijloace specifice în lupta împotriva minelor tot pentru a doua oară la exercițiul internațional TURKISH MINEX 2007. Exercițiul a cuprins patru faze. Prima a fost cea de integrare a forțelor, în care scafandrii au debarcat de la bordul dragorului maritim Sublocotenent Alexandru Axente, cu care au executat deplasarea în Turcia, și instalarea taberei la mal pe plaja Cape a Tepe (s-a operat de la mal și s-a stat în corturi). În partea a doua a început operațiunea de căutare a minelor, timp de două zile, iar cea de-a treia etapă a fost rezervată activităților sociale, membrii echipajului având posibilitatea de a vizita câteva din obiectivele turistice ale Turciei. Misiunea de bază a grupului de scafandri EOD, căutarea și descoperirea în acvatorii a minelor într-o zonă de responsabilitate, în ape cu adâncimi în general mai mici de 10 m, în care navele specializate în lupta împotriva minelor nu pot fi eficiente, a constituit ultima fază a exercițiului. Pentru această misiune alături de scafandri români a acționat

și grupa de scafandri EOD din Turcia, o colaborare ce se întinde pe parcursul mai multor ani, începând cu 2002 realizându-se un schimb de experiență aproape continuu, „ne cunoaștem de foarte mult timp, suntem pe deplin interoperabili, nu avem nici o problemă, atât în ceea ce privește echipamentul, cât și personalul, în executarea activităților comune de scufundare la standarde NATO”, a declarat locotenent-comandorul Adrian Onțică, comandantul grupului de scafandri EOD. Deși condițiile meteorologice au fost nefavorabile (mare de gradul 4, vânt puternic de peste 20 de m/s și valuri foarte mari), în zona de responsabilitate, încercând să perturbe buna desfășurare a exercițiilor, totuși misiunea a fost îndeplinită. S-au descoperit 10 mine, din care 6 au fost descoperite de scafandri noștri EOD.

Locotenent-comandorul Adrian Onțică, ne-a prezentat câteva aspecte inedite din timpul exercițiului: „Elementul de noutate a fost executarea scufundărilor cu aparatura cu circuit semi-închis. Am demonstrat încă o dată că suntem interoperabili cu scafandri turci, deoarece aceștia au pus la dispoziție gazele respiratorii, amestecul respirator, iar executarea amestecurilor și transferul lor în buteliile aparatelor de scufundare s-au executat cu tehnica românească. S-au mai executat exerciții de ridicare a minelor la suprafață cu balonul de ridicat greutăți din dotarea scafandrilor români. Acestea fiind elementele importante privind diferențele față de ce am executat anul trecut. Chiar dacă la început vizibilitatea a fost foarte bună, putem spune că un alt element de dificultate, l-a reprezentat vremea. Temperaturile au fost mult mai scăzute, iar condițiile meteo, vânt foarte puternic, mare de gradul 3, 4, au făcut aproape imposibilă uneori intervenția cu scafandrii sub apă.”

Echipajul dragorului maritim Sublocotenent Alexandru Axente precum și grupa de scafandri EOD și-au demonstrat la Turkish Minex 07 nivelul ridicat de pregătire, aspect subliniat și de contraamiralul de flotilă Dorin Dănilă, șeful SMFN: „Participarea lor a fost fructuoasă. E un lucru pozitiv faptul că în fiecare an încercăm să participăm cu altă navă, cu alt echipaj, să transmitem experiența pe care au dobândit-o unii și la celelalte echipaje. În același timp menținem, și acesta este unul dintre obiectivele pe care le urmărim, tonusul echipajelor pentru ca să fie în măsură să participe la astfel de activități. Legat de activitatea la care au participat rezultatele, cel puțin raportate până în momentul de față, sunt pozitive și acesta este un lucru esențial.” ■

Securitatea și prosperitatea Statelor Unite se află în legătură directă cu securitatea și prosperitatea celorlalte națiuni din lumea întreagă

NOUA STRATEGIE MARITIMĂ AMERICANĂ și Forțele Navale Române

Nava de comandament USS Mount Whitney la cheul Gării Maritime din portul Constanța.

Text și foto: **Bogdan Dinu**

90% din comerțul mondial se realizează pe mare; marea majoritate a populației planetei locuiește în zone litorale cu o lățime de câteva sute de mile; aproape trei sferturi din suprafața planetei este acoperită de ape. Acestea sunt cuvintele care prefațează noua strategie maritimă americană – „O strategie a cooperării pentru puterea maritimă în secolul 21”. Strategia a fost dată publicității la simpozionul internațional Seapower de la Newport, Rhode Island, desfășurat între 17 și 19 octombrie unde au fost prezenți șefi sau reprezentanți din 98 de marine militare ale lumii. Pentru prima dată strategia poartă semnăturile șefilor tuturor celor trei categorii de forțe care operează pe mare: amiralul Gary Roughead, șeful operațiilor navale din Marina Militară americană, generalul James T. Conway, comandantul Corpului de Infanterie Marine și Garda de Coastă dar, mai ales, un nivel fără precedent al cooperării între Marina Militară americană, Corpul Infanteriei Marine și Garda de Coastă, șeful operațiilor navale instalat în funcție pe data de 29 septembrie, „poporul american se așteaptă ca Marina Mili-

tară, Corpul pușcașilor marini și Garda de Coastă să rămână puternice. Se așteaptă de asemenea ca ele să apere teritoriul național și să fie în măsură să-și apere cetățenii. Aceasta este misiunea tradițională a unei strategii maritime dar poporul american se așteaptă, de asemenea, ca forțele sale navale să coopereze cu forțele maritime ale altor națiuni. Securitatea și prosperitatea Statelor Unite se află în legătură directă cu securitatea și prosperitatea celorlalte națiuni din lumea întreagă.” În sfârșit, strategia menționează și o altă direcție de acțiune: operațiile de răspuns în cazul dezastrelor naturale și asistență umanitară. Sunt importante aceste noi direcții de acțiune nu pentru faptul că ele nu ar fi fost prezente în misiunile forțelor navale americane de până acum ci prin amploarea și recunoașterea oficială prin includerea în noua strategie maritimă. Textul integral poate fi accesat pe adresa de internet www.navy.mil.
Vă propunem în paginile următoare, în conexiune directă cu subiectul, două interviuri. Primul este realizat cu domnul contraamiral de flotilă Dorin Dănilă, șeful Statului Major al Forțelor Navale Române.

tară, Corpul pușcașilor marini și Garda de Coastă să rămână puternice. Se așteaptă de asemenea ca ele să apere teritoriul național și să fie în măsură să-și apere cetățenii. Aceasta este misiunea tradițională a unei strategii maritime dar poporul american se așteaptă, de asemenea, ca forțele sale navale să coopereze cu forțele maritime ale altor națiuni. Securitatea și prosperitatea Statelor Unite se află în legătură directă cu securitatea și prosperitatea celorlalte națiuni din lumea întreagă.” În sfârșit, strategia menționează și o altă direcție de acțiune: operațiile de răspuns în cazul dezastrelor naturale și asistență umanitară. Sunt importante aceste noi direcții de acțiune nu pentru faptul că ele nu ar fi fost prezente în misiunile forțelor navale americane de până acum ci prin amploarea și recunoașterea oficială prin includerea în noua strategie maritimă. Textul integral poate fi accesat pe adresa de internet www.navy.mil.

Vă propunem în paginile următoare, în conexiune directă cu subiectul, două interviuri. Primul este realizat cu domnul contraamiral de flotilă Dorin Dănilă, șeful Statului Major al Forțelor Navale Române.



Exerciții comune româno-americane. Instantaneu din Ops Room de pe fregata Regina Maria în timpul exercițiilor comune cu USS Mount Whitney.

Participant la simpozionul internațional Seapower din Newport de la jumătatea lunii octombrie, locul unde a fost făcută publică noua strategie maritimă americană și unde istoria ultimilor ani a arătat că se trasează direcțiile de acțiune în domeniul afacerilor maritime, domnia sa a avut amabilitatea să ne răspundă la câteva întrebări despre eveniment și să ne precizeze, în același timp, modul în care Forțele Navale Române interacționează cu noua strategie maritimă americană. Al doilea interviu este realizat cu domnul contraamiral Robert Clark, directorul programelor de parteneriat maritim din Forțele Navale ale SUA din Europa și Flota a 6-a cu ocazia vizitei pe care a efectuat-o în România la sfârșitul lunii septembrie în cadrul proiectului derulat cu nava de comandament USS Mount Whitney și despre care veți citi în paginile următoare ale revistei noastre. Printre subiectele „atacate” în interviu se numără conceptul „Marina Militară a celor 1000 de nave”, Programul de Parteneriat Maritim Global sau transferul de tehnologie.

Unele din conceptele întâlnite în aceste două interviuri sunt relativ noi și mai puțin folosite în paginile revistei astfel încât am considerat necesare unele

explicații și detalii pentru mai buna lor înțelegere. Un astfel de concept este cel de „Global Fleet Station”, destul de greu de tradus în limba română. De fapt este vorba de un pachet de forțe, adaptabil, care va acționa în sprijinul conceptului „Marina militară a celor 1000 de nave” în interiorul unei zone regionale de interes. „Global Fleet Station” se dorește a fi un fel de bază maritimă de operații care se focalizează în primul rând pe faza 0 a operațiilor, securitate și cooperare în teatru. GFS oferă modalitatea de a crește securitatea regională maritimă prin eforturile comune de cooperare ale diferitelor departamente și agenții ca și ale partenerilor multinaționali și a organizațiilor neguvernamentale și, element foarte important, **fără a pune piciorul pe țarm**. În vara anului 2007 proiectul pilot „Global Fleet Station” a acționat în zona Americii Centrale și de Sud la bordul catamaranului HSV (High Speed Vessel) 2 Swift. Țările vizitate au fost Honduras, Guatemala, Nicaragua, Panama, Belize, Republica Dominicană și Jamaica. Nava nu a fost aleasă întâmplător. Catamaranul are un sistem de propulsie care îi asigură accesul și în porturile mici fără a avea nevoie de asistență remorcherelor, are suficient spațiu în interior pentru ateliere

de lucru, aer condiționat, computere, numeoroase RHIB-uri, macarale și o rampă de acces la pupa. Cu alte cuvinte, manevrabilitate și versatilitate. De altfel, întreaga acțiune a constituit dosarul pe luna septembrie al revistei Marinei Militare americane, *All Hands*, fapt care spune totul despre importanța acordată conceptului și proiectului pilot. Cea de a doua Global Fleet Station a anului 2007 acționează deja în zona Africii de Vest sub denumirea de Africa Partnership Station (APS) începând cu data de 30 octombrie, odată cu plecarea navelor componente, respectiv USS Fort McHenry (LSD 43) și, din nou, HSV 2 Swift. Este o operațiune condusă de Comandamentul Forțelor Navale americane din Europa iar la bordul navelor se află echipe din US Navy, Garda de Coastă, Corpul Infanteriei Marine dar și personal din numeroase comandamente militare și țări din Europa (Spania, Marea Britanie, Portugalia, Germania) și organizații guvernamentale și neguvernamentale. Urmează să fie vizitate Senegalul, Liberia, Ghana, Camerun, Gabon, Angola, Sao Tome și Principe. Inițial proiectată pentru șase luni, din decembrie până în mai, operația a fost devansată cu o lună, începând în luna noiembrie. ■

„Nu vom mai fi niciodată de acum încolo o marină costieră”

„Acolo unde interesele strategice ale României vor fi predominante vom fi și noi prezenți ca marină, atât cu oameni cât și cu nave.”

Interviu cu domnul contraamiral de flotilă Dorin Dănilă, șeful Statului Major al Forțelor Navale Române

„Este foarte clar, Statele Unite ale Americii privesc în mod global tot ceea ce se întâmplă pe mările și oceanele planetei dar, în același timp, nu exclud participarea tuturor statelor care dispun de forțe navale mai mari sau mai mici sau care au un litoral, indiferent de mărimea acestuia. Este foarte important ca datele pe care le putem gestiona împreună să aibă un numitor comun: siguranța maritimă în primul rând, eliminarea pericolelor asimetrice care din păcate afectează lumea în prezent și, nu în ultimul rând, posibilitatea de a interveni în cazul unor catastrofe naturale.”

Bogdan DINU

Ce reprezintă pentru Forțele Navale Române în general și pentru dumneavoastră, ca șef al Statului Major al Forțelor Navale, participarea la Seapower Symposium, eveniment la care au fost prezenți reprezentanți sau comandanți ai marinelor militare din 98 de state?

Cifra este corectă, am participat șefii sau reprezentanții categoriilor de forțe, cum folosim noi termenul în România. În plus, am mai participat și 49 de șefi ai polițiilor de frontieră maritime. Simpozionul se înscrie în activitățile pe care marina și conducerea forțelor noastre navale participă la schimb de informații și de date legate de problema maritimă. Probabil cunoașteți că în cursul acestui an, în luna mai, am participat la conferința șefilor statelor majore din Europa, la fel la MARCOMET, unde s-au dezbătut problemele care sunt comune pentru toți șefii marinelor militare. Simpozionul la care am participat în Statele Unite ale Americii s-a aflat la cea de a 18-a ediție. Problemele importante discutate au ținut, în primul rând, așa cum era și firesc, de asigurarea securității frontierelor maritime dar și de libertatea de mișcare în marea liberă sau oceanul planetar. A fost importantă participarea și din punctul de vedere al dialogului direct pe care îl poți avea cu ceilalți șefi de categorii de forțe maritime, extrem de util și benefic. În ceea ce privește desfășurarea activităților, un loc important l-a ocupat prezentarea noii strategii maritime americane în ceea ce privește apărarea pe mare, situațiile cu care se confruntă marinele militare pe alte zone de operații, nu neapărat Mediterana și Marea Neagră care ne interesează pe noi în mod

particular. S-a dezbătut de asemenea problematica intervențiilor umanitare în situația producerii unor catastrofe care au, într-un fel, legătură cu marea. E important de remarcat faptul că unele dintre problemele cu care ne confruntăm noi, Statul Major al Forțelor Navale în legătură cu marea pe care o avem în responsabilitate, sunt comune și pentru celelalte state, indiferent de mărimea lor.

Care au fost principalele subiecte de interes abordate, din perspectiva Forțelor Navale Române?

Din perspectiva Statului Major al Forțelor Navale problemele acestea sunt deja în atenția noastră și spun acest lucru deoarece în urma participării la conferința șefilor marinelor militare din Europa concluziile au fost foarte clare pentru mine. Față de partea de responsabilitate care ne revine nouă este foarte important să colaborăm cu toate celelalte instituții existente ale statului și care, într-un fel sau altul, au legătură cu activitatea dinspre mare. Urmare a acestui fapt, printr-un raport înaintat ministrului Apărării am solicitat ca la nivelul guvernului să se constituie o comisie

interministerială care să discute problemele care țin, atât de securitatea maritimă a frontierelor, a salvării vieții pe mare cât și a colaborării tuturor instituțiilor legate, într-un fel sau altul, de mare.

Simpozionul a coincis aproape și cu numirea unui nou șef al operațiilor navale al Marinei Militare americane, amiralul Mike Roughhead, care l-a înlocuit pe amiralul Mike Mullen, autorul conceptului „Marina Militară a celor 1000 de nave”. Ați avut posibilitatea să colaborați cu amândoi. În cadrul simpozionului

ați avut o întâlnire cu amiralul Gary Roughhead și dacă da, care au fost subiectele abordate?

După cum ați precizat, pe amiralul Mullen am avut onoarea să-l primesc anul trecut la câteva zile după numirea mea în funcția de șef al Statului Major al Forțelor Navale. Părerea mea este că a fost o întâlnire fructuoasă pentru Forțele Navale Române. Întâlnirea de acum cu domnul amiral Roughhead nu a fost, să spunem una deosebit de amplă, deoarece vă imaginați că la numărul de participanți de la simpozion fiecare și-a dorit să aibă un prim contact cu dânsul. În schimb, pe parcursul scurtei noastre întâlniri problemele principale au vizat parteneriatul strategic între cele două marine și de asemenea sprijinul pe care noi îl așteptăm în legătură cu atingerea obiectivelor, dintre care unele sunt comune, atât pentru dânsii cât și pentru noi.

Tot la acest simpozion a fost dată publicității și noua strategie maritimă americană. În ce măsură ne afectează, coincide cu unele elemente din propria noastră strategie sau, mai pe larg, interacționează, într-un fel sau altul cu propria viziune a Forțelor Navale Române?

În legătură cu noua strategie maritimă americană nu aș vrea să credeti că au apărut schimbări spectaculoase. Este foarte clar, Statele Unite ale Americii privesc în mod global tot ceea ce se întâmplă pe mările și oceanele planetei dar în același timp nu exclud participarea tuturor statelor care dispun de forțe navale mai mari sau mai mici sau care au un litoral, indiferent de mărimea acestuia. Este foarte important ca datele pe care le putem gestiona împreună să aibă un numitor comun: siguranța maritimă în primul rând, eliminarea acestor pericole asimetrice care din păcate afectează lumea în prezent și, nu în ultimul rând, posibilitatea de a interveni în cazul producerii unor catastrofe naturale.

Partea americană susține că în cadrul conceptului „Global Fleet Station” colaborează cu toate națiunile. Credeți că este posibil, într-un viitor apropiat sau mai îndepărtat, participarea noastră la astfel de proiecte, evident nu prin trimiterea unei nave pe coasta Africii de Vest cum se întâmplă în prezent, ci în zona Mării Negre sau a Mediteranei, pentru început doar cu o echipă?

Evident, este foarte importantă participarea și dorința dânsilor, cel puțin declarativ, de a asigura participarea reprezentanților din cât mai multe state sau din cât mai multe marine ale lumii. Noi deja putem să spunem că suntem implicați în astfel de activități. Faptul că participăm cu ofițeri de legătură, subofițeri sau maiștri militari în comandamente NATO sau din afara Alianței, este deja un pas făcut. E importantă într-adevăr participarea și, din punctul meu de vedere, participarea tinerilor pentru că ei sunt cei care vor prefigura ceea ce se va întâmpla peste 10-20 de ani. Pot să afirm în același timp că zona Mării Negre, la fel ca și Mediterana, este o zonă de interes deosebit. Nu o să insist acum asupra importanței strategice pe care a dobândit-o Marea Neagră. Dar parte a activităților la care noi participăm la BLACKSEAFOR sau la

alte înțelegeri bilaterale sau regionale în Marea Neagră sunt un atu în plus pentru noi față de orice interconectare cu ceea ce înseamnă marina în momentul de față.

Credeți că marinele mici, cum este și cazul României, vor fi în măsură să aibă vreo contribuție, indiferent de natura sau dimensiunea acesteia, în operațiile navale multinaționale ale viitorului? Sau vor rămâne marine costiere, cu sarcini limitate sau pur și simplu încurajate să stea deoparte sau chiar să rămână acasă în lipsa unui transfer de tehnologie și a unor fonduri limitate?

În momentul de față intenția marilor puteri maritime este de a transmite această tehnologie și experiența dobândită, atât dânsii cât și marinele mici din lume. Sunt lecții învățate de care este nevoie să se țină cont în momentul de față. Legat de participarea Forțelor Navale Române este clar: nu vom mai fi niciodată de acum încolo o marină costieră, acolo unde interesele strategice ale României vor fi predominante vom fi și noi prezenți ca marină, atât cu oameni cât și cu nave.

La începutul lunii noiembrie am avut trei nave care au acționat în Mediterana de Est și Marea Egee, la fel ca și în urmă cu un an. Cum comentați acest fapt, îmbucurător pentru Forțele Navale Române?

Este un lucru, spun eu, de acum normal, mai ales faptul că se repetă, este al doilea an în care participăm și chiar pentru această perioadă în zona Mării Mediterane și în particular în zona de est. Este pozitiv și acest lucru este reliefat și de activitățile de instrucție care s-au desfășurat de la începutul acestui an până în prezent. Faptul că experiența pe care au dobândit-o cei care au participat la acest exercițiu, la fel cei care au fost în comenziile navelor, este evidentă. Într-adevăr, efortul din partea Forțelor Navale Române a fost deosebit. Într-o perioadă totuși scurtă să ai trei nave în activități, la care se adaugă și grupa EOD prinsă de asemenea în exercițiul TURKISH MINEX 07 - este un lucru important.

Vom continua să fim un partener activ al Marinei Militare a Statului Unite în noua strategie maritimă?

Nu aș putea să afirm că noi vom fi un partener strategic pentru partea americană. Așa după cum am precizat mai sus, colaborarea dintre toate forțele navale din lume este importantă. Nici un stat sau forțele navale ale vreunui stat nu pot fi considerate mici. Momentele istorice ne-au demonstrat că pe anumite direcții, chiar dacă forța respectivă nu a fost una deosebit de puternică, a avut repercursiuni asupra rezultatului final al luptei.

Credeți că cel mai important partener din Marea Neagră al Forțelor Navale Române este Turcia, prin numărul, amploarea și ritmicitatea exercițiilor comune?

N-am putea să afirmăm că doar Turcia este partenerul esențial pentru noi din Marea Neagră. Să nu uităm faptul că am participat la CERTEX în Bulgaria, o activitate în care au fost implicați România, Turcia și Bulgaria, de asemenea în Ucraina, de data aceasta numai cu ofițeri de stat major, și peste tot acolo unde am fost invitați și unde s-au organizat astfel de activități. Într-adevăr, relația cu Forțele Navale ale Turciei este una, să spunem, mai strânsă, mai apropiată, pentru că și Turcia ne-a acordat un sprijin deosebit în perioada cât ne-am dorit să accedem în Alianța Nord-Atlantică și după aceea.



Foto Bogdan Dinu

Contraamiralul de flotilă Dorin Dănilă, șeful Statului Major al Forțelor Navale Române, prezent la bordul distrugătorului american USS The Sullivans pe timpul scalei acestuia în portul Constanța din luna februarie 2007.

Exerciții comune ale fregatei Regina Maria și distrugătorului american USS Porter în Marea Neagră în anul 2006.



(Foto Catalin Ovreliu, TPA)

„Nu avem nevoie doar de o țară sau o singură organizație care să se ocupe de siguranța maritimă.”

„Toate națiunile lumii sunt parteneri importanți, mai ales atunci când vorbim de conceptul Marinei Militare a celor 1000 de nave”

Interviu cu domnul contraamiral Robert Clark, directorul Programelor de Parteneriat Maritim din Forțele Navale SUA din Europa și Flota a 6-a

„Cred cu tărie că toate țările lumii au un rol specific și primordial: asigurarea securității naționale. Este, fără îndoială, cerința numărul unu. Dar toate națiunile și marinele mici au obligația de a sprijini și asista, la nevoie, țările vecine și noi credem că acest lucru va continua.”

Bogdan DINU

Inițiativa Parteneriatului Maritim Global sau „Marina Militară a celor 1000 de nave” cum mai este cunoscut a fost lansată acum doi ani de către amiralul Mullen. Ce este de fapt acest concept și cum a evoluat în ultimii doi ani?

Marina militară a celor 1000 de nave este un concept original care aparține în întregime fostului șef al operațiilor navale, amiralul Mike Mullen. Conceptul intenționează să asigure capabilități regionale și globale forțelor maritime pentru a fi în măsură să se sprijine reciproc. Cele 1000 de nave reprezintă de fapt conceptualizarea ideii de marină mondială și nu doar ideea unor forțe navale care să aparțină unei singure națiuni sau unei singure regiuni. În ultimii doi ani de la lansarea programului am reușit să realizăm un schimb de informații tehnice de la o țară la alta și de la o regiune la alta. Pe măsură ce dezvoltăm capacitatea de a împărtăși informații de bază și clasificate vom încerca să dezvoltăm cu țările respective un set comun de capabilități navale în zonele maritime pentru a fi în măsură să executăm orice acțiune este necesară. Dacă va fi necesar să acționăm pe mare în probleme legate de activități criminale ilegale de exemplu, o problemă globală comună multor state și regiuni, dacă împărtășim informațiile, dezvoltăm capabilități și lăsăm entitățile locale sau regionale să acționeze după cum considerăm necesar, cred că aceasta este direcția bună în care ne îndreptăm. În ultimii doi ani am realizat progrese semnificative în regiunea Atlanticului, a Mării Negre și Mediteranei și acum începem să facem progrese substanțiale și în Africa.

Conceptul Parteneriatului Maritim Global este acceptat de către Pactul Nord-Atlantic sau există diferențe de abordare și chiar rețineri la nivel conceptual sau de execuție? Unele voci au afirmat chiar că este o nouă încercare de impunere a hegemoniei americane în lume.

În ceea ce privește preocuparea NATO pentru conceptul „Marina Militară a celor 1000 de nave” trebuie să precizez



că suntem cu toții de acord, suntem pe aceeași lungime de undă. Repet, nu avem nevoie doar de o țară sau o singură organizație care să se ocupe de siguranța maritimă. Am început extinderea conceptului „Marina Militară a celor 1000 de nave” nu doar în Europa ci și în Asia, în regiunea Pacificului și în întreaga lume. NATO este complet de acord și asigură asistență în încercarea de a elabora proceduri comune care să poată fi utilizate de către toate forțele navale ale lumii și nu doar de cele ale Alianței sau ale Rusiei. De exemplu, chiar acum lucrăm cu rușii la comunicații, și evident rușii nu fac parte din Alianța Nord Atlantică. Dar încercăm să lucrăm cu ei și am ajuns la un acord prin care să împărtășim unele lucruri legate de tehnologia informațiilor. Ne îndreptăm către un set comun global de proceduri.

Ce reprezintă „Global Fleet Station”?

„Global Fleet Station” este un concept pe care noi l-am implementat pentru prima dată în zona Americii Centrale și de Sud, unde una din navele noastre a tranzitat regiunea și a lucrat în comun cu țările partenere. A doua deplasare am stabilit-o pentru perioada decembrie-mai anul acesta pentru a lucra pe coasta Africii. Lucrăm cu multe națiuni europene și din Africa pentru a le asigura capabilități maritime. Utilizăm această platformă, care acum se află într-un proces de tranziție de la „Global Fleet Station” la ceea ce noi numim „African Partnership Station” și unde vom utiliza o a doua navă a programului. Această navă va tranzita aproximativ cinci-șase luni coasta de vest a Africii asigurând atât asistență maritimă cât și asistență umanitară. Va furniza asistență medicală populației din orașele și țările vizitate în colaborare cu alte națiuni europene. Se pare că acesta va fi începutul mai multor programe în viitor. „Global Fleet Station” nu este o grupare sau un grup de nave. De fapt este vorba de o singură navă, de dimensiuni mai mari iar pentru Africa va fi o navă de desant amfibiu dar poate fi orice tip de platformă. Nu este neapărat nevoie să fie o navă de dimensiuni foarte mari, poate să fie chiar și o navă comercială. Ideea este să aibă capabilitățile necesare, să poată transporta

provizii, oameni, personal medical, să aibă capabilități de antrenament pentru a interacționa cu țările vizitate. Acestea sunt cerințele de bază și de aceea am lucrat în ultimii ani cu țările africane pentru a identifica care sunt prioritățile lor și nu neapărat ale noastre.

Noua strategie maritimă a fost finalizată în luna octombrie. Ne puteți spune care sunt noile elemente?

Noua strategie maritimă a Statelor Unite este evolutivă prin natura ei. După cum știm cu toții, totdeauna este nevoie de capabilități militare, dar în mediul de azi, în special cu succesul conceptului „Marinei Militare a celor 1000 de nave” noi încercăm să dezvoltăm capabilități suplimentare pentru forțele militare. Avem cerințe pentru operațiuni umanitare, poate ați auzit de cele din regiunea Pacificului de vest și cu siguranță o să auziți de cele din Africa de Vest cu următoarea „Global Fleet Station”. Utilizăm navele noastre frecvent în operațiuni de asistență umanitară. Noua filosofie maritimă va fi o combinație între cerințele istorice pentru structurile militare dar de asemenea veți vedea o extindere a lucrului cu națiunile partenere astfel încât națiunile înseși să aibă capabilitățile de a lucra și controla zonele maritime respective. Și în al treilea rând, este vorba de operațiuni umanitare.

Care este rolul marinelor mici – cum este cazul României – în cadrul acestui concept? Vor fi în măsură să aibă o contribuție semnificativă la operațiile navale multinaționale ale viitorului?

Cred că toate națiunile lumii sunt parteneri importanți mai ales atunci când vorbim de conceptul „Marinei Militare a celor 1000 de nave”. Forțele Navale Române au înregistrat progrese într-o manieră pe care eu aș numi-o spectaculoasă față de ultima mea vizită de acum trei ani. Au planuri de detalii pentru dezvoltarea viitoare și nu doar pentru susținerea acțiunilor maritime în apele teritoriale dar și ca partener regional în asigurarea securității maritime și membru al Alianței Nord Atlantice. Cred cu tărie că toate țările lumii au un rol specific și primordial: asigurarea securității naționale. Este, fără îndoială, cerința numărul unu. Dar toate națiunile și marinele mici au obligația de a sprijini și asista, la nevoie, țările vecine și noi credem că acest lucru va continua.

Interoperabilitatea și comunicațiile în cadrul coaliției sunt elemente fără de care nu poate exista conceptul de Parteneriat Maritim Global. Cum comentați?

Cred că interoperabilitatea, așa cum ați descris-o, și comunicațiile sunt esențiale pentru toate organizațiile maritime care vor să lucreze împreună. Forțele Navale române și americane și-au concentrate eforturile, în mod primordial, pe îmbunătățirea interoperabilității și comunicațiilor dintre cele două marine. De fapt în ultimele zile aceasta a fost principala temă de discuție, să continuăm să lucrăm împreună cu rezultate mai bune și nu doar cu alte organizații sau coaliții din zonă.

Există deja un program internațional de cooperare tehnică, TTCP (The Technical Cooperation Program care include cinci națiuni, Australia, Canada, Noua Zeelandă, Marea Britanie și SUA) prin care anumite cunoștințe tehnolo-



Foto Bogdan Dinu

Contraamiralul Robert Clark sosește la bordul fregatei Regina Maria pentru o vizită de lucru.

logice sunt împărtășite țărilor din comunitatea respectivă. Poate fi extins acest program și în alte zone ale lumii?

Cred că noțiunile de bază ale programului de cooperare tehnică sunt întotdeauna transferabile. Ceea ce va fi specific pentru voi rămâne de văzut. În prezent există în derulare multe programe de cooperare tehnică, de echipamente sau de personal, fie la nivel național fie la nivel regional. Cred că dacă vom continua să dezvoltăm conceptul „Marinei Militare a celor 1000 de nave” la nivelul unui consens

general eu cred că vom continua să dezvoltăm și schimbul de informații, cum este AIS, sistemul automat de identificare care operează cu date neclasificate în operațiile maritime. Tehnologia, transferul de tehnologie, va urma în mod natural și necesar relațiile inițiale de prietenie.

Coaliția maritimă internațională nu include doar nave militare ci se urmărește extinderea ei și în sectorul comercial ceea ce ar însemna includerea a aproximativ 46.000 de nave comerciale din întreaga lume.

De fapt, este chiar mai mult de atât. În ceea ce privește parteneriatul maritim tocmai am amintit de sistemul automat de identificare care este parte a elementului maritim. Un transmisiator este instalat pe toate navele comerciale cu un deplasament mai mare de 350 de tone și intenționăm să coborâm această limită până la navele cu un deplasament de 150 de tone. Chiar acum, în această zonă, prin organizația noastră și cei care utilizează sistemul de identificare automată și care provin din 29 de țări, inclusiv din România, urmărim 10.000 de nave pe zi. Abia acum se defășoară cu adevărat începutul deschiderii către tehnologia de bază pentru țările din zonă.

Am vorbit în general despre acest program. Ce ne puteți spune despre zona dumneavoastră de responsabilitate, adică Europa, Marea Mediterana, Marea Neagră și chiar Africa?

Așa cum am menționat, responsabilitatea mea specifică este să lucrez cu națiunile din zonă pentru a mă asigura că vom găsi în cel mai scurt timp posibil soluții și le vom îmbunătăți, fie că vorbim de interoperabilitate, de comunicații, de schimbul de informații și date neclasificate, de schimbul de ofițeri care se vor afla pe diferite nave pentru a fi în măsură să înțeleagă dezvoltarea procedurilor. Lucrăm în particular cu forțele navale ale diferitelor state, avem întâlniri cel puțin anuale, de obicei de două ori pe an, pentru a urmări și monitoriza progresele și, sincer, cred că România se descurcă foarte bine. În ceea ce privește poziția statelor europene față de conceptul „Marinei Militare a celor 1000 de nave” și Programul de parteneriat maritim global cred că am putea vorbi de unanimitate, nu sunt sigur dacă există o poziție contrarie a vreunui stat și chiar dacă ar exista nu ar conduce la consecințe majore ci doar la nivel de detalii. În principiu, toate națiunile europene și majoritatea națiunilor lumii sunt de acord cu acest concept.

Chiar și în Orientul Mijlociu?

Orientul Mijlociu este o altă poveste. O să vorbim despre asta cu altă ocazie. ■

TREI ZILE DE ESCALĂ, DOUĂ NAVE COMPLET DIFERITE, O ZI DE EXERCII COMUNE



Text și foto: **Bogdan DINU**

În timp ce fregata *Regele Ferdinand* (F 221) acționa în Marea Mediterană, fregata *Regina Maria* (F 222) desfășura în paralel exerciții comune în apele teritoriale ale Mării Negre cu nave aparținând altor marine militare. Așa s-a întâmplat și pe 24 septembrie când s-a antrenat în comun timp de o zi cu nava de comandament a Flotei a 6-a a Statelor Unite din Mediterana, *USS Mount Whitney* (LCC/JCC 20), la plecarea acestuia din portul Constanța.



Observatorul babor al fregatei Regina Maria la post.



Ambarcarea contraamiralului Robert Clark la bordul RHIB-ului fregatei noastre pentru transferul la Regina Maria înainte de începerea exercițiului.

O navă specială

A fost a treia navă din Forțele Navale americane care a vizitat portul Constanța în anul 2007 (după USS The Sullivans (DDG 68) în februarie și USS Forrest Sherman (DDG 98) în luna august) și în egală măsură a treia rundă de exerciții pe care fregatele noastre le-au desfășurat în comun. De data aceasta nu cu un distrugător din clasa Arleigh Burke așa cum ne-am obișnuit în ultimii ani ci cu o navă de comandament. Cu o vechime în serviciu de 36 de ani USS Mount Whitney (LCC/JCC 20) este o navă aparte în marina militară americană (clasa din care face parte fiind compusă din doar două unități, cealaltă navă fiind USS Blue Ridge (LCC 19), încă în serviciu în Oceanul Pacific) fie doar și pentru că a fost prima navă care a avut în echipaj, permanent, femei sau pentru că la bord sunt și 150 de marinari civili (începând din anul 2004) din Military Sealift Command. Dar mai ales este importantă deoarece din anul 2005 - de când a înlocuit-o pe „bătrâna” USS LaSalle (AGF 3), prezentă de atâtea ori și la Constanța, și a ajuns în zona de responsabilitate europeană (European AOR) - este nava de comandament a Flotei a 6-a și a comandamentului întrunit de la Lisabona (Joint Command Lisbon/Commander, Striking Force NATO). Așadar o navă specială care, dincolo de secvența tactică „jucată” cu fregata Regina Maria timp de o zi, a avut și obiective specifice de atins pe timpul vizitei și a „turului” în Marea Neagră.

Black Sea Partnership Cruise

De fapt, USS Mount Whitney a staționat în portul Constanța timp de trei zile în perioada 22-24 septembrie, în cadrul a ceea ce presa americană de specialitate a numit Black Sea Partnership Cruise, derulată până pe data de 28 septembrie, adică primul exercițiu de pregătire multinațională din regiune desfășurat la bordul navei menționate. La bord s-a aflat și comodorul

Chip Walter, comandantul Forțelor Maritime de Recunoaștere și Supraveghere și al Grupului Naval de Luptă 67, aflat pentru a treia oară în vizită în România. Împreună cu contraamiralul Robert Clark, directorul programului de parteneriat maritim din cadrul forțelor navale americane din Europa și Flota a 6-a și echipa sa au fost primiți de șeful Statului Major al Forțelor Navale Române, contraamiralul de flotilă Dorin Dănilă și de către locțiitorul comandantului Flotei, contraamiralul de flotilă Aurel Popa. În perioada de pregătire pe mare la bordul navei USS Mount Whitney s-au aflat ofițeri și maiștri militari din Azerbaidjan, Bulgaria, Georgia, Ucraina precum și 16 ofițeri, maiștri militari și soldați gradați voluntari din Forțele Navale Române care au participat la un schimb de experiență privind lupta antisubmarin și împotriva navelor de suprafață folosind fregate și elicoptere. Personalul militar român a fost debarcat în portul Varna și a revenit în țară peste patru zile. Desigur, la bordul navelor militare americane s-au mai aflat ofițeri străini dar ceea ce a fost diferit de data aceasta este numărul mare (59 de persoane) din cinci țări diferite precum și structura personalului ambarcat (ofițeri, maiștri militari și chiar soldați gradați voluntari). Poate așa se explică și prezența la bordul navei USS Mount Whitney și a lui Antony Evangelista, fleet master chief 6-th Fleet (consilierul pentru problemele maiștrilor militari și subofițerilor al comandantului Flotei a 6-a) care a ținut să ne declare: „USS Mount Whitney se află la Constanța pentru a deschide calea unui parteneriat maritim multinațional și în special pentru un schimb de experiență pe mare cu durata de cinci zile aici în Marea Neagră care va reuni națiunile maritime și marinarii aparținând acestor națiuni, care vor lucra și colabora într-un climat de încredere și transparență astfel încât vom putea să construim un parteneriat maritim, marinarii care să învețe de la alți marinari, să stabilească legături de durată în beneficiul tuturor națiunilor.”

Knighthawk sub comanda Reginei

Revenind la antrenamentele în comun pe mare în cadrul scenariului tactic USS Mount Whitney a jucat rolul unei nave cu un transport strategic care trebuia să treacă printr-o pasă de acces îngustă între două țări aflate în conflict, fregata Regina Maria urmând să monitorizeze situația maritimă, să ralieze formația și să asigure securitatea transportului. Un element nou a fost utilizarea, sub controlul fregatei noastre, a elicopterului MH 60 Knighthawk american în lupta antisubmarin. Ca de obicei departamentul cel mai solicitat de pe navă a fost cel al operațiilor. „A fost un exercițiu deosebit de util din punctul nostru de vedere, atât al pregătirii departamentului operații ca întreg dar și al unei pregătiri specifice pe grupuri de operatori, în sensul în care am avut posibilitatea, pentru prima dată, să avem pus la dispoziție sub comanda noastră, componenta aeriană a unui alt partener în cadrul unui exercițiu. De asemenea, pentru prima dată am implicat elicopterul atât în lansarea balizelor hidroacustice de descoperire a unui submarin inamic, simulate de acest elicopter sub comanda operatorilor de război antisubmarin și a celor de la controlul elicopterului de la bordul fregatei noastre, cât și dirijarea unui elicopter cu capabilități în lupta antisubmarin pentru executarea unui atac asupra unui submarin inamic într-o poziție determinată, conducerea acestuia către poziția respectivă, coordonarea pe țintă și lansarea torpilei antisubmarin.” – ne-a declarat locotenent-comandorul Fănel Rădulescu, șeful operațiilor de pe fregata Regina Maria.

Utilizarea elicopterului american pentru lansarea (simulată) a unor geamanduri hidroacustice pentru determinarea poziției în care ar fi putut să apară un eventual contact submarin a fost o premieră într-un cadru tactic de o asemenea anvergură. Ca și utilizarea elicopterului pentru lansarea



Controlorii de trafic aerian la consolele de lucru. În mijloc, locotenent-comandorul Fănel Rădulescu, șeful operațiilor de pe fregata Regina Maria.



Căpitan-comandorul Valentin Iacoblev, comandantul fregatei Regina Maria.



Pe puntea ambarcațiuni a fregatei, înainte de plecarea echipei americane, după încheierea exercițiului. De la dreapta la stânga: comandorul Sorin Learschi, locțiitorul comandantului Flotei de Fregate, contraamiralul Robert Clark, comandorul Ștefan Georgescu, șeful de stat major al Flotei de Fregate (la vremea respectivă, în prezent șef de stat major la Comandamentul Flotei) și MM2 Jennifer Clifton, jurnalist militar.

simulată a unei torpile antisubmarin iar operatorii de la lupta antisubmarin au avut de lucru. Mml Eduard Belu, coordonator luptă antisubmarin: „Exercițiul a fost foarte străin după cum suntem convingși că și ei învață destule lucruri de la noi. Pentru exercițiul de azi specific a fost faptul că metoda de apropiere a elicopterului este puțin diferită de a noastră dar în mare parte procedurile sunt asemănătoare” ne-a declarat și Mml Mihai Bulai, controlor trafic aerian de pe fregata Regina Maria.

Părăsind cadrul tactic al exercițiului de respingere al atacului submarin fregata noastră a avut și posibilitatea de a executa proceduri complexe de formații și evoluții cu o navă cum este cea americană, un lucru nou pentru echipaj, iar la final s-au executat și două exerciții de reprovizionare pe verticală VERTREP, fiind pentru prima oară când un elicopter de acest tip execută exerciții cu o navă din clasa fregatelor noastre. „Lucrurile au decurs normal, ca de fiecare dată. Fiecare exercițiu de dirijare a unui elicopter este ceva nou

pentru noi, o nouă provocare de fiecare dată deoarece învățăm lucruri noi, apar probleme noi și învățăm de la partenerul străin după cum suntem convingși că și ei învață destule lucruri de la noi. Pentru exercițiul de azi specific a fost faptul că metoda de apropiere a elicopterului este puțin diferită de a noastră dar în mare parte procedurile sunt asemănătoare” ne-a declarat și Mml Mihai Bulai, controlor trafic aerian de pe fregata Regina Maria.

Amiral la bord!

Să mai menționăm și schimbul de personal, la bord fiind prezentă o echipă americană condusă chiar de contraamiralul Robert Clark, alături de un ofițer de operații, un controlor de trafic aerian și un jurnalist militar, adică din domeniile cheie ale exercițiului. De altfel, întreaga activitate s-a bucurat de o bună mediatizare, mai ales pe site-urile Forțelor Navale

americane (www.navy.mil) și al Flotei a 6-a, cu un scurt articol în numărul din noiembrie în revista All Hands și, desigur, pe site-ul Forțelor Navale Române fără a mai menționa și reportajele noastre. De fapt este o dovadă a importanței pe care Marina Militară a Statelor Unite o acordă programului de parteneriat maritim global, creșterii schimbului de informații și cooperării maritime, elemente cheie ale noii strategii maritime americane. Căpitan-comandorul Valentin Iacoblev, comandantul secund al fregatei Regina Maria (între timp a fost numit comandant al fregatei, n.n.): „Este o oportunitate extraordinară pentru noi de fiecare dată când o navă NATO ajunge în apele noastre teritoriale să participăm la exerciții în comun. Pe de o parte putem identifica noi elemente de cooperare, putem învăța noi elemente de la dânsii pentru că, firește, au experiență în domeniu, iar pe de altă parte este o modalitate de a ne verifica nivelul de pregătire al echipajului pentru al îmbunătăți. În egală măsură putem spune că ne-am bucurat să-l avem la bord pe domnul contraamiral Robert Clark care și-a dorit să vină la bordul navei, să ne cunoască, să înțeleagă cum operăm această navă și cred că am făcut o impresie destul de bună.” Comandorul Sorin Learschi, locțiitorul comandantului Flotei de Fregate: „Astăzi am avut un suport excelent furnizat de nava USS Mount Whitney, prilej cu care am reușit un schimb de experiență deosebit, în special cu elementele de comandă ale acestei nave, mai ales prin prezența domnului contraamiral Robert Clark la bord, fapt ce ne-a impulsionat să reușim cât mai bine în tentativa noastră de a practica cu maximă precizie toate misiunile pe care ni le-am planificat. Este foarte important faptul că partenerul american și-a manifestat totala disponibilitate în a ne ajuta în obiectivele propuse de noi. Am identificat cu această ocazie noi obiective, am planificat acțiunile viitoare și sperăm că pe parcursul anului 2008 prin multiple activități, vom ajunge la un nivel mult mai înalt.” ■

Un nou început pentru infanteriștii marini

Pregătiri pentru Kosovo

Batalionul de Infanterie Marină din Babadag, se pregătește intens pentru participarea în teatrele de operații. Plecarea detașamentului românesc, pe scurt ROFND, într-o misiune de menținere a păcii în teatrul de operații din Kosovo – programată a avea loc în februarie 2008 -, reprezintă o adevărată premieră a Batalionului 307 Infanterie Marină, unitate reprezentativă atât pentru Forțele Navale cât și pentru întreaga Armată Română.



dar cu siguranță cei care cercetau itine-rariul știau că în orice moment se poate deschide focul asupra lor. Inevitabilul s-a produs și primele focuri de armă s-au auzit venind din inima pădurii. Replica din partea infanteriștilor marini a venit fără întârziere. Finalul? Misiune îndeplinită. Maior Marius Gheorghescu, comandantul detașamentului ROFND: „Militarii s-au descurcat bine, mai avem de lucrat la amănunte, mai avem de cizelat anumite aspecte ale instrucției, dar în general au rezolvat la un nivel foarte bun toate incidentele. Băieții au entuziasmul necesar, au motivația să spunem și financiară a misiunii, un aspect deloc de neglijat. Cred că ne vom descurca la un nivel foarte bun. Vom fi extrem de bine pregătiți pentru prima noastră misiune în teatrul de operații.” Frunța Ionel Balaban, comandant patrulă de cercetare, „Nu este prima dată când executăm astfel de exerciții, ne-am descurcat foarte bine, dar întotdeauna e loc de mai bine.”

Programul zilnic de zece ore, specific acestui tip de pregătire, este unul extrem de dens și cuprinde, pe lângă o serie de teme de instrucție tactică specifică luptei în teren muntos împădurit, ambuscada, incursiunea, cercetarea unui traseu sau supravegherea, multe alte elemente care vin să completeze misiunea de menținere a păcii.

Tehnica din dotare

Detașamentul are în dotare tehnică obișnuită românească, aceeași tehnică, care sunt înzestrate, de altfel, toate detașamentele din teatrele de operații. Transportoare amfibii blindate și de cercetare, mașini de teren ARO, autocamioane, transportoare amfibii pentru evacuare și recuperare și armamentul individual, din dotarea batalionului: puști automate de 5,45 mm, mitraliere de calibru 7,62 și 14,5 mm, pușcă semiautomată cu lunetă, calibru 7,62 și pistoalele de 9 mm. Tehnica pe care infanteriștii marini vor opera este dizlocată în teatru, și se află în condiții foarte bune de funcționare. Încă din vară,

batalionul a achiziționat arme de asalt amfibii de ultimă generație, calibru NATO 5,56 mm, foarte ergonomice și rezistente în condiții de solicitare extremă.

Deși pregătirea cu aceste arme a început de câteva luni, din păcate, numărul lor insuficient, în jur de 20 pentru 90 de oameni, va permite, pentru moment, folosirea lor în teatrul de operații doar pentru misiunile plutonului de cercetare. Fiind o operație de menținere a păcii, este puțin probabilă angajarea armamentului cu intenție agresivă sau necesitatea unei protecții prin blindaj, pentru că nici nivelul de amenințare nu este identic cu cel din Irak sau Afganistan. Locotenent-colonelul Gruia Necoară, șeful de Stat Major al batalionului: „Ne pregătim pentru instalarea și operarea punctelor de control trafic, pentru executarea și angajarea patrulelor de prezență, ne instruiem pentru instalarea și operarea punctelor de observare specifice operațiilor de menținere a păcii, pentru misiuni de scotocire, pentru monitorizarea zonelor, desfășurarea patrulelor urbane și executarea escortelor de convoi.” Infanteriștii marini vor avea de îndeplinit în Kosovo, o misiune de menținere a păcii, iar rolul primordial este acela de a monitoriza, de a controla zona, de a culege informații și de a semnaliza posibilele probleme care pot apărea. Locotenent-colonelul Gruia Necoară: „Este un vis împlinit al oamenilor din batalion. Dar eu cred că reprezintă mai mult decât atât, pentru noi toți va fi examenul vieții, pentru că este prima dată când participăm la misiuni de o așa amploare în afara granițelor. Pregătirea este conform graficului pe care îl avem întocmit și aprobat. Într-adevăr s-a pornit mai greu cu pregătirea, datorită și activităților care au fost, exercițiile MILREX, ROU EX, ei participând foarte bine și la aceste exerciții, dar încet, încet a început pregătirea, la ora actuală sunt în grafic și sunt bine pregătiți. Nu cred că vom avea probleme din punctul de vedere al pregătirii.”

Pregătire cu instructori specializați

În perioada 26 noiembrie-16 decembrie s-a desfășurat modulul de instrucție specific pentru operații în sprijinul păcii, condus de o echipă mobilă aparținând Statului Major al Forțelor Terestre, alcătuită din șase instructori și un ofițer, specializați pe diferite domenii de activitate, încheiat cu evaluarea finală a detașamentului ROFND. Instructorii sunt specializați numai pe teatre de operații, sunt oameni care au fost în Irak, Afganistan și Kosovo și au cunoscut în detaliu ce înseamnă o misiune de stabilitate, impunere sau menținere a păcii, transmițându-le și celor care vor pleca din experiența lor. Fiecare teatru de operații comportă specificul lui, chiar dacă instrucția este standardizată și este uniformă

Text și foto: **Olivia BUCIOACĂ**

Formarea grupului

Pentru formarea detașamentului au fost necesare mai multe etape de selecție, prima fiind cea pe bază de voluntariat, cel puțin la soldații și gradații voluntari. Au urmat vizita medicală și testarea psihologică, foarte amănunțite, mai ales că misiunile de menținere a păcii necesită un anumit profil psihologic, după care s-a trecut la verificarea nivelului de cunoaștere a limbii engleze, limbă oficială NATO, fiecare infanterist marin fiind testat la Centrul de Instruire lingvistică din cadrul Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”. Odată finalizate etapele de selecție, în

urma cărora s-a creat un grup țintă, a fost întocmit programul de instrucție pentru misiune, în general numai pe operații de menținere a păcii, iar de la 1 octombrie a început instrucția efectivă a primului detașament, format din 86 de oameni plus o rezervă de 10%, problemele umane reprezentând un factor important și prioritar.

Instrucție

Într-o zi mohorâtă și geroasă de toamnă târzie, am fost și noi prezenți în poligonul de la Babadag pentru a surprinde secvențe dintr-o zi obișnuită de instrucție a detașamentului românesc, care la sfârșitul lunii februarie va pleca pentru 6 luni în teatrul de operații din Kosovo. Am

fost martorii unuia din multele momente de instrucție ale detașamentului ROFND, instalarea și operarea unui check point (punct de control trafic). Acțiunea a început în forță, încă de la primele ore ale dimineții, cu verificarea documentelor de identitate a persoanelor și mașinilor, la intrarea în check point. După această procedură a urmat un control amănunțit al mașinii, pentru a decoperi posibile materiale infracționale, arme, droguri sau explozibil. Datorită unei baze informaționale deosebite, dar și pentru că punctul de control trafic a fost bine securizat și bine apărat de posturi de pază și observare, patrule sau lunetiști, cetățenii care au forțat intrarea în punctul de control trafic și au deschis focul asupra militarilor au fost imediat imobilizați.

Urmând apoi traseul străjuit de poalele dealului Tatălui (în traducere din limba turcă) și Valea Nucilor, străbătând pădurea îmbrăcată în culorile toamnei, am asistat la una dintre cele mai periculoase secvențe ale unei misiuni de menținere a păcii, și anume deschiderea focului de către formațiuni ostile asupra unei patrule de cercetare a infanteriștilor marini. Ambuscada - un scenariu pe care infanteriștii marini nu l-ar prefera și nu și-ar dori să-l întâlnească în teatrul de operații din Kosovo. Ne-am deplasat încet, cu vigilență maximă, într-o liniște apăsătoare spre pozițiile inamicului. Nimeni nu scoate nici un sunet, legătura este stabilită doar din priviri și prin semne. Nu știam cât de departe sau de aproape era inamicul, putea fi peste tot și niciunde,



O zi de instrucție a detașamentului ROFND în vederea participării la misiunea de menținere a păcii din Kosovo.

pentru toată lumea, cea mai importantă, cel puțin într-o misiune de menținere a păcii, rămâne relația cu populația locală care implică o cunoaștere amănunțită a tradițiilor și culturii poporului din zona în care acționează detașamentul.

Dacă instrucția tactică sau militară este o parte universală, mai ușoară, cunoscută de mult timp celor care încadrează detașamentul, partea culturală, a necesitat un instructor specializat. Este al doilea punct forte de care au beneficiat infanteriștii marini, instructorii de la SMFT au venit cu lecțiile învățate, cu experiența câștigată din situații trăite pe viu și trecute prin filtrul propriilor convingeri, aducând ca noutate în peisajul teatrelor de operații, componenta culturală. Comunicarea interculturală este foarte importantă, expresiile uzuale folosite pe timpul misiunii de menținere a păcii în limba albaneză și sârbo-croată, istoria religiilor, tradiții și cultură musulmană fiind doar câteva din elementele de noutate pe care echipa mobilă de instrucție de la SMFT le-a adus în pregătirea contingentului. Maiorul Marius Gheorghescu, comandantul detașamentului: „Toți instructorii au experiența teatrelor de operații în special în zona Balcanilor și nu au făcut decât să aducă mai mult accent și mai multă specificitate detașamentului ROFND. Evident că lucrurile adevărate nu le-am învățat prin lecțiile și prin categoriile de instrucție desfășurate, ci prin lucruri care nu sunt menționate în cărți. După expertiză instructorii au venit cu lecțiile învățate, un

lucru extrem de ajutător pentru noi. Oamenii care au fost acolo vin cu lucruri concrete pe care le povestesc și te învață cum să eviți un anumit tip de amenințare, cum să comunici cu persoanele, lucruri care poate nu sunt bine evidențiate în cărți, în regulamente sau în alte manuale. Expertiza echipei mobile de instrucție de la SMFT a fost fără îndoială câștigul nemaipomenit al detașamentului. Această perioadă de evaluare, prin rezultatele obținute, ne-a creat un suport de încredere în forțele proprii că putem executa misiunile și sarcinile tactice din teatrele de operații.”

Plutonierul Ciprian Nicoara, instructor IV în cadrul Centrului de pregătire și evaluare misiuni internaționale din cadrul SMFT: „Ce am adus nou? Experiența pe care am dobândit-o chiar în acest teatru, Kosovo, întâmplări trăite de mine acolo și de colegii mei, le-am expus situația din zonă, cu ce se vor întâlni și ce trebuie să facă în momentul când vor avea probleme acolo.

Pușcași americani la BIM

În ultima săptămână a evaluării, în Batalionul Infanterie Marină, a fost prezentă și o echipă formată din doi instructori americani din cadrul grupului de pușcași marini ai Statelor Unite ale Americii, care au venit pentru a desfășura activități de instrucție în domeniul operațiilor în sprijinul păcii, după o lungă experiență în teatrele de operații din Irak

și Afganistan, unde au participat la misiuni de stabilitate, menținere și impunere a păcii. Prezența instructorilor americani a constituit un prilej deosebit pentru a face schimb de experiență atât la nivelul informațiilor și cunoștințelor cât și la nivelul tehnicilor și procedurilor, specifice operațiilor de menținere a păcii.

Specialiștii în probleme de Force Protection și antiterorism, au susținut cursuri legate de patrulele specifice operațiunilor urbane, check pointuri și alte posibile provocări care pot apărea într-o operație de menținere a păcii. Căpitanul James Kimber: „Motivul principal al vizitei noastre în România a fost acela de a asista la pregătirea infanteriștilor marini și de a le împărtăși din experiența noastră din teatrele de operații din Irak și Afganistan, unde am participat la misiuni de stabilitate, impunere și menținere a păcii. Am pus accentul pe tehnici și elemente tactice folosite de noi în teatre, am observat răspunsul lor la elementele de noutate aduse de noi și am încercat astfel să le testăm capabilitățile. În acest fel, noi sperăm să contribuim la o mai bună pregătire a detașamentului, reușind astfel să răspundă misiunilor pe care le au de îndeplinit. Ne-a plăcut aici, a fost o experiență interesantă să relaționăm cu infanteriștii marini. A fost un schimb de experiență din care și noi am avut de învățat despre instrucția lor, despre cultura și oamnei acestor locuri.”



Evaluarea detașamentului ROFND de către o echipă mobilă de instrucție a SMFT. Indicațiile în timpul misiunii de scotocire.

Din nou la BIM pentru evaluare

Evaluarea finală a acestui modul de instrucție a decurs ca un exercițiu de antrenament în teren urmând scenariul tactic specific teatrului de operații sau în cea mai apropiată manieră în care se vor simula diferite incidente și evenimente specifice acestui tip de operații pe care detașamentul ROFND a trebuit să le rezolve conform procedurilor de operare standard din teatru, este vorba despre desfășurarea patrulelor de prezență, instalarea și operarea posturilor de observare și a punctelor de control trafic fixe și mobile, executarea acțiunilor ca forță de reacție rapidă, monitorizarea și controlul rutelor și zonelor urbane, misiuni de scotocire, asigurarea securității și pazei unor obiective vitale din zonă. Am fost și noi prezenți și de această dată în Batalionul Infanterie Marină, suportând cu „stoicism”, gerul și ninsoarea de la începutul lunii decembrie, ghidați de căpitanul Bogdan Costea, comandantul companiei.

Un rol important într-o misiune de menținere a păcii, revine plutonului de cercetare, poate și pentru faptul că sunt primii care acționează, participând la putem spune fără nici o exagerare la adevărate misiuni de „sacrificiu”. Am asistat la câteva secvențe din instrucția plutonului de cercetare, dar și a celorlalți infanteriști din cadrul detașamentului, care au executat misiuni de monitorizare, din postul de observare asupra unui raion stabilit, patrulele, scotocire, însoțire de convoaie militare și civile, precum și instalarea și operarea punctelor de control trafic fixe și mobile. Deși gerul de afară îți tăia respirația și parcă îți amesteca gândurile,

plutonierul Cristinel Novac, comandantul grupei de cercetare, alături de oamenii din subordine, ne-au răspuns întrebărilor fără să ezite. Având în vedere contextul geopolitic al zonei, tulburările existente în Kosovo, care acum mai mult ca oricând se pot transforma într-un real conflict, fapt ce demonstrează că această zonă rămâne una sensibilă și imprevizibilă, am dorit să aflăm care este stare de spirit a infanteriștilor marini și dacă au devenit mai reticenți la faptul că vor pleca acolo nu peste mult timp. „Oamenii nu sunt reticenți. Ei își mențin aceleași impresii și gânduri, iar dorința de a merge și de a participa într-un teatru de operații stăruie și poate că a devenit mai puternică. Au convingerea că totul va fi bine cât timp vor fi acolo. Pentru cei de acasă e mai greu, ei nu sunt învățați cu plecări atât de lungi, cu toate că avem aplicații, tabere de instrucție, e adevărat pe perioade relativ scurte de 10-12 zile. Perioada de 6 luni este destul de lungă, mai ales că cei mai mulți dintre noi au familii, au copii și fiecare are greutățile lui. Dar marele avantaj este că ne-au înțeles și ne sprijină.”

De ce în teatre de operații?

A devenit deja o obișnuință ca militarii români să fie prezenți în teatrele de operații internaționale din Irak, Afganistan sau Kosovo. La întrebarea de ce?, ne-a răspuns maiorul Marius Gheorghescu, comandantul detașamentului ROFND: „Nu trebuie ascuns niciodată, factorul financiar, misiunile externe sunt foarte bine plătite. O altă motivație ar reprezenta o cariera. Mai multe misiuni externe în C.V.-ul fiecărui militar îl va recomanda mult mai ușor decât orice alt eveniment la care a participat. Al treilea argument

il constituie obiectivul operabilității. Nu poți să devii interoperabil cu alte forțe NATO fără a participa cot la cot cu aceste forțe militare, desfășurând același tip de operații, după aceleași tactici, proceduri sau reguli și cred că este benefic și pentru instituția militară, ca participările noastre să fie cât mai numeroase. La toate acestea adaug și spiritul, dorința de aventură. Este o oportunitate nemaipomenită să poți vedea lumea, indiferent că e bine sau e rău. Mergem la o operație de menținere a păcii, poate o altă motivație ar fi schimbul intercultural, cunoașterea altor obiceiuri sau tipuri diferite de societăți.”

La final...concluzii

Pentru a afla cum s-a descurcat detașamentul ROFND la evaluare și dacă este pe deplin instruit pentru a pleca în teatrul de operații din Kosovo, am stat de vorbă, la sfârșitul evaluării, cu instructorii de la SMFT. Maiorul Petru Babă, comandantul Centrului de pregătire și evaluare misiuni internaționale din cadrul SMFT: „Din punctul meu de vedere, ținând cont de faptul că nu au mai avut militari care să participe în teatrele de operații, unde avem Armata Română angajată, plecând deci de la zero, cum s-ar spune, s-a văzut că interesul pe care l-au manifestat față de pregătire a fost destul de bun sau chiar foarte bun și pot să apreciez în urma evaluării, că detașamentul se găsește la nivelul altor detașamente pe care noi le-am pregătit și care au fost sau sunt la ora actuală în teatrele de operații.” Plutonierul Bogdan Todiriță, instructor în cadrul aceleiași instituții, „În toate atelierele, în care s-a desfășurat activitatea acestor militari, a fost prima fază de pregătire, învățare după care a fost o scurtă evaluare inițială și una finală. Cea finală a spus clar că acești militari din detașament își pot desfășura activitatea în mod real și cu un maxim de eficiență.”

Detașamentul ROFND a parcurs aproximativ 20 de zile de instrucție care s-au încheiat cu o evaluare, în urma căreia au primit practică notă finală a acestui modul de instrucție și permisul pentru a pleca în misiune. Pentru anul 2008, Batalionul 307 Infanterie Marină are în plan pregătirea celui de-al doilea contingent care îl va înlocui pe primul. Până la plecarea în teatru, care va loc la sfârșitul lunii februarie, în poligonul de la Babadag, detașamentul își continuă pregătirea. Acestea au fost doar câteva dintre secvențele filmului de instrucție al infanteriștilor marini. Entuziasmul tineretii, coroborat cu experiența câștigată în timp de mulți dintre ei, este combinația perfectă în obținerea unor rezultate bune pe timpul instruirii și cu siguranță mai departe în teatrul de operații din Kosovo. ■



Cel mai amplu exercițiu militar național din ultimii ani

MILREX 07

Componenta maritimă a exercițiului
așa cum s-a văzut din Punctul de
Comandă de la Capu Midia

Text și foto: **Bogdan DINU**

Au participat la exercițiu fregata *Regina Maria* (F 222), toate cele trei nave purtătoare de rachete, trei corvete, o instalație mobilă de lansare, trei dragoare maritime, un puior de mine, nava școală și de support logistic *Constanța* (281) dar și navele fluviale, respectiv două monitoare și două vedete blindate de la Divizionul de nave purtătoare de artilerie de la Brăila. Au mai fost implicate, de asemenea, Batalionul 307 Infanterie Marină și Centrul de Scafandri cu Detașamentul Naval de Forțe pentru Operații Speciale și Grupul EOD precum și nava de intervenții cu scafandri *Saturn* și remorcherul maritim salvator *Grozavul*. Au fost peste 1000 de oameni pe mare, peste 600 de oameni în Capu Midia, peste 500 de oameni desfășurați în cadrul punctelor de comandă și unităților participante din întreaga structură a Forțelor Navale.



Tribuna oficială de la care oficialitățile au urmărit desfășurarea exercițiului.

Cel mai amplu exercițiu al anului și pentru Forțele Navale

În luna octombrie s-a desfășurat MILREX 07, cel mai amplu exercițiu național cu trageri de luptă în teren, la care au participat aproximativ 8000 de militari din unități aparținând Forțelor Terestre, Aeriene și Navale. Activitățile de instrucție s-au desfășurat simultan, în perioada 13-18 octombrie, în poligoanele Cincu, Smârdan și Capu Midia. Scopul exercițiului a constat în antrenarea simultană a structurilor de conducere și execuție la nivel strategic, operativ și tactic, pentru rezolvarea unei game diverse de misiuni, pe baza unui scenariu fictiv. MILREX 07 a fost organizat de Statul Major General și condus de Comandamentul 2 Operațional Întrunit iar la nivelul fiecărei categorii de forțe armate de către comandamentele operaționale ale acestor structuri. Componenta maritimă a exercițiului a inclus trageri reale de artilerie, atât pentru navele maritime cât și pentru cele fluviale, lansări simulate de rachete navale, respingerea unui atac de pe mare, scenarii în care au fost implicate numeroase unități și subunități din Statul Major al Forțelor Navale și majoritatea navelor maritime și fluviale. Astfel, au participat la exercițiu fregata *Regina Maria* (F 222), toate cele trei nave purtătoare de rachete, trei



La standul Batalionului de Infanterie Marină de la expoziția de tehnică militară prefectul județului Constanța, Dănuț Culețu, se „familiarizează” cu noul armament de asalt. În stânga, generalul-locotenent dr. Mihail Orzeșă, directorul Statului Major General (în prezent locțiitor al șefului SMG).

corvete, o instalație mobilă de lansare, trei dragoare maritime, un puior de mine, nava școală și de support logistic *Constanța* (281) dar și navele fluviale, respectiv două monitoare și două vedete blindate de la Divizionul de nave purtătoare de artilerie de la Brăila. Au mai fost implicate, de asemenea, Batalionul 307 Infanterie Marină și Centrul de Scafandri cu Detașamentul Naval de Forțe pentru Operații Speciale și Grupul EOD precum și nava de intervenții cu scafandri *Saturn* și remorcherul maritim salvator *Grozavul*. „MILREX 07 este cel mai amplu

exercițiu din acest an și pentru Forțele Navale Române datorită principalelor elemente planificate în desfășurarea lui. În primul rând, conducerea s-a exercitat de la nivel strategic și operativ. În al doilea rând, forțele desfășurate, atât pe uscat cât și pe mare, au cuprins toate unitățile de marină, toate marile unități din subordinea Statului Major al Forțelor Navale au avut puncte de comandă, pe mare au ieșit totalitatea forțelor maritime și parte din forțele fluviale iar în tabăra de instrucție de la Capu Midia au fost desfășurate toate unitățile terestre din



Începerea inserției Detașamentului Naval de Forțe Speciale în cadrul scenariului exercițiului.

subordinea SMFN. Deci, atât din punct de vedere organizatoric, al conducerii, derulării, cât și al forțelor participante – peste 1000 de oameni pe mare, peste 600 de oameni în Capu Midia, peste 500 de oameni desfășurați în cadrul punctelor de comandă și unităților participante din întreaga structură a Forțelor Navale – este cel mai amplu și complex exercițiu din acest an.” ne-a precizat comandorul dr. Virgil Asofie, comandantul Comandamentului Operațional Naval.

DVD Day la Capu Midia

Momentul cel mai important al exercițiului s-a consumat pe data de 17 octombrie, de Ziua Distinșilor Vizitatori, când au fost prezentate, în toate cele trei poligoane, exerciții complexe în care au acționat militari și tehnică din toate cele trei categorii de forțe armate. În poligonul Capu Midia au fost prezenți generalul-locotenent dr. Mihail Orzeșă, directorul Statului Major General (în prezent locțiitor al șefului SMG) contraamiralul de flotilă dr. Niculae Vâlsan, șeful Operațiilor, Instrucției și Doctrinei din Statul Major al Forțelor Navale, contraamiralul de flotilă Mircea Rusmănică, comandantul Flotei iar din partea autorităților publice locale, am remarcat prezența prefectului Dănuț Culețu. De Ziua Distinșilor Vizitatori s-a urmărit prezentarea unor exerciții

tactice și demonstrative complexe prin care unitățile operaționalizate din toate categoriile de forțe armate și-au demonstrat capacitatea de manevră și cea de foc. După prezentarea expoziției de tehnică militară a început derularea exercițiului, conform scenariului. Trageri cu aruncătoarele de calibrul 82 și 120 de milimetri, cu instalațiile de artilerie antiaeriene mobile de tip Gepard, distrugerea țințelor navale de către aviația reprezentată de două avioane Mig 21 Lancer. Comandorul dr. Virgil Asofie: „Atât ca forțe participante, cât și ca misiuni executate e normal ca în zona noastră de operații Forțele Navale să fie predominante. Cu toate acestea putem afirma că o acțiune întrunită cu toate cele trei categorii de forțe s-a derulat numai la Capu Midia, atât în derularea misiunilor de foc conform planului de instrucție anual cât și în derularea exercițiilor tactice și demonstrative care s-au constituit în acest exercițiu.”

Scenarii fictive, exerciții complexe

„Bătălia navală” care a urmat s-a desfășurat, din păcate, destul de departe de tribuna oficială, undeva la 2-3 mile în larg, din considerații care au ținut de siguranța tragerii. Navele purtătoare de artilerie, fregata *Regina Maria*, navele purtătoare de rachete

sau corvetele au executat trageri cu toate categoriile de armament, de la mitralierele calibrul 14,5 mm până la proiectilele reactive de calibrul 122 de mm. A fost un exercițiu singular, cel puțin pentru anul acesta pentru Forțele Navale, cu atât de multe trageri care au implicat numeroase categorii de nave. Debarcarea a aparținut Batalionului de Infanterie Marină, desfășurată undeva în zona localității Vadu, la doi kilometri de tribună, destul de departe pentru a putea surprinde ceva. Comandorul dr. Virgil Asofie: „Scenariul a vizat o aplicare a articolului 5 din tratatul de la Washington pe un scenariu fictiv, o agresiune în derulare, ridicarea capacității operaționale, trecerea la misiuni de la nivel strategic la nivel tactic care a inclus o respingere a debarcării și o operație ofensivă condusă de Comandamentul 2 Operațional Buzău. La mare am avut desfășurarea a cel puțin patru unități navale în timpi diferiți pentru derularea misiunilor specifice de interzicere, de supraveghere, de dragaj, respectiv minare, de luptă antisubmarin care au culminat cu constituirea unei grupări de debarcare, cu exercițiu derulat pe apă, pe uscat și în aer. Forțele Navale, și mă refer la unitățile de nave, s-au constituit pe rând atât în forțe de apărare cât și în forțe adverse prin modul de derulare al exercițiului tactic. De asemenea, Batalionul de Infanterie



Instantaneu din timpul evacuării medicale pe calea aerului.

Marină care a constituit dispozitivul de apărare la litoral a executat un contra-atac pentru respingerea inamicului debarcat dar s-a constituit și în forțele adverse, derulate prin ambarcațiunile de desant amfibiu care s-au constituit în val de debarcare. Putem spune că a fost un exercițiu deosebit de complex în care toate forțele s-au constituit pe rand în module, în componente, în grupuri tactice conform scenariului tactic preconizat.” În schimb, în prim plan s-au aflat scafandrii, nu cei EOD ci Detașamentul Naval de Operații Speciale care a executat un exercițiu demonstrativ de distrugere a unui punct de comandă prin inserție și extracție cu ajutorul elicopterului. Evacuarea medicală de urgență pe calea aerului și un exercițiu de decontaminare au încheiat MILREX 07, cel puțin la Capu Midia și pentru componenta maritimă.

Imagini „live” și o acoperire mediatică „subțire”

Din păcate, mediatizarea în presa militară, cel puțin a activităților Forțelor Navale de la Capu Midia, a lăsat de dorit. Și nu ne referim aici la orgolii de armă inutile sau exagerate. În lumea



Componenta maritimă a exercițiului a fost impresionantă.

de azi orice conflict sau exercițiu se desfășoară într-un mediu de tip joint dar la Capu Midia cvasitotalitatea forțelor au aparținut Forțelor Navale. A începe enumerarea forțelor participante cu unități de uscat (în condițiile în care a participat o singură subunitate de aruncătoare), de aviație, antiaerieni (de acord, tragerile Gepardului au fost spectaculoase, mai ales privite din tribuna oficială) și apoi pe cele de marină, au nemulțumit pe mulți dintre colegii noștri pentru simplul fapt că nu au corespuns

cu eforturile și realitățile din teren. Probabil că eforturile s-au concentrate pe celelalte poligoane, acolo unde au fost prezenți șeful statului sau primul ministru. De aici și necesitatea de a avea propriile structuri de presă militară de marină și mai ales de a le încadra și utiliza adecvat. Pentru că din nefericire, cu un singur operator „rechiziționat” pe toată durata exercițiului pentru filmarea și transmisia „live” în celelalte poligoane (unul din punctele majore de interes al exercițiului și care a pus probleme

de coordonare organizatorilor), fără fotograf și cu un singur redactor care să „acopere” tot Grupul Mass-Media este greu de crezut că vă putem oferi produse jurnalistice de calitate. Într-o lume, nu ideală ci măcar normală, ar fi trebuit să fim prezenți acolo, la nave, pe mare de unde să vă prezentăm secvențele reale ale muncii colegilor noștri, mai ales că astfel de concentrări de nave și trageri sunt relative rare. N-a fost să fie. Acesta este și motivul, printre altele, pentru care am apelat la comandorul dr. Virgil Asofie, comandantul Comandamentului Operațional Naval, pentru a ne oferi o imagine de ansamblu a desfășurării componentei navale a exercițiului MILREX 07.

Comandă și control

O activitate intensă s-a derulat în punctele de comandă ale exercițiului. „Exercițiul a durat aproape o săptămână. Ziua Distinșilor Vizitatori a reprezentat partea vizibilă, dar doar o parte a acestui exercițiu complex care s-a derulat în cadrul tactic ordonat începând cu data de 13 octombrie, cu întreaga amplasare a unor acțiuni

de acest gen. Puncte de comandă au funcționat și s-au derulat acțiuni parțial fictive-parțial reale, în funcție de scenario, astfel încât în punctul de comandă aș putea spune că noi nu am simțit o anumită dificultate în Ziua Distinșilor Vizitatori. Singura dificultate în derulare a fost coordonarea cu celelalte poligoane pentru a derula conform unui plan foarte precis, la minut, toate acțiunile forțelor din zonă astfel încât pentru poligonul de la Cincu, unde erau membrii guvernului și președintele țării, trebuia să nu avem nici un minut de întârziere în funcție de programul principalului poligon de acolo. În cadrul activităților s-au desfășurat, pe de o parte, misiuni de foc reale în poligon de instrucție și, pe de altă parte, exercițiu tactic cu marcarea focului, cu mijloace de marcare, cu muniție de manevră, însă toată această derulare trebuia coordonată de la punctul de comandă în funcție de programul distinșilor vizitatori. Complexitatea generală a exercițiului a fost dată de necesitatea legăturii între punctele de comandă de bază, înaintate și punctul de comandă ambarcat în care și-au desfășurat activitatea statele majore din comandamentele proprii. Componenta maritimă a exercițiului a

continuat o activitate de testare a posibilităților noastre de conducere nemijlocită a acțiunilor pe mare. În acest sens punctul de comandă ambarcat a fost încadrat în totalitate de către Flotila 56 Fregate și a avut responsabilități deosebite pe timpul exercițiului, atât în rada navelor de la sud de Midia cât și în derularea activităților de pe mare. Noi am avut câteva obiective specifice pe care eu zic că le-am îndeplinit și care ne vor permite să tragem concluzii viabile asupra modului de funcționare a comenzii și controlului în Forțele Navale în acest cadru întrunit național, coordonat de către Centrul Național de Conducere Militară și de către Comandamentul 2 Operațional de la Buzău, a ținut să precizeze comandorul dr. Virgil Asofie.

Ceea ce v-am prezentat a fost partea vizibilă a exercițiului, în mare parte ceea ce au văzut și invitații și presa prezentă la eveniment. În spatele exercițiului s-au aflat însă multe ore și zile de muncă ale marinarilor din Forțele Navale Române, de la cei care au acționat în punctul de comandă până la marinarii de pe nave, fie ele fluviale sau maritime și fără de care MILREX 07 nu ar fi putut fi dus la bun sfârșit. ■



Extracția DNFOȘ-ului.



LITORAL 07

Foto: Cristian Spătaru



Oportunitate pentru evaluarea capacității operaționale a forțelor din subordinea Comandamentului Flotei

Bogdan DINU

22 de nave, trei instalații mobile de lansare și un elicopter IAR 330L aparținând Forțelor Aeriene Române au acționat în apele teritoriale ale României și internaționale din partea de vest a Mării Negre în perioada 10-16 septembrie în cadrul exercițiului real cu trageri de artilerie și lansări de torpile LITORAL 07. Exercițiul, care se desfășoară anual, a fost organizat de Comandamentul Flotei și a avut ca scop perfecționarea structurilor participante în planificarea și conducerea acțiunilor reale, pe mare și pe uscat, în cadrul exercițiului fiind implicați peste 2300 de militari.

Exercițiul LITORAL 07 a fost de fapt un exercițiu combinat cu trupe și de comandament pe hartă, condus de Comandamentul Flotei. În săptămâna în care navele s-au aflat pe mare nu au lipsit tragerile de artilerie cu armamentul de la bordul navelor, lansările de torpile antisubmarin și antinavă dar și antrenamentele în executarea misiunilor specifice fiecărui tip de navă.

În premieră, asigurarea lansării și însoțirii torpilor clasice și al celor cu cap de autodirijare s-a executat cu ajutorul unui elicopter IAR 330L aparținând Bazei Aeriene de la Mihail Kogălniceanu. De asemenea, în vederea evaluării acțiunii forțelor pe timpul lansării, misiunea a fost filmată din elicopter, în cadrul unei secvențe tip PHOTEX. Spunem „de tip PHOTEX” pentru că dacă Grupul Mass-Media ar fi avut și un

fotograf angajat am fi dispus și de fotografiile aferente. Sunt bune însă și imaginile video, chiar dacă nava lansatoare a fost o vedetă torpiloare cu patru tuburi, care va dispărea probabil curând din dotarea Forțelor Navale. Contraamiralul de flotilă dr. Aurel Popa, locțiitorul comandantului Comandamentului Flotei: „Nici un exercițiu nu seamănă cu altul, fiecare are particularitățile lui. În afară de faptul că acest exercițiu s-a vrut să fie cât mai complet el a fost organizat în stilul exercițiilor NATO, lucru care s-a întâmplat și anul trecut, dar de data aceasta pe o etapă superioară de dezvoltare în așa fel încât treptat, an de an, noi să căpătăm mai multă expertiză. De fapt acest exercițiu a reprezentat și evaluarea capacității operaționale a forțelor din subordinea Flotei și a unor unități din cadrul Forțelor Navale.”

De la începutul exercițiului, acțiunile pe mare și în cadrul comandamentelor s-au desfășurat neîntrerupt, în ultima etapă chiar în condiții meteo grele. „În ceea ce privește vremea de pe mare trebuie să vă spun că pentru un marinar marea trebuie să fie agitată pentru că pe o mare liniștită nu se desfășoară niciodată acțiuni reale. Starea mării nu a creat probleme. În primele trei zile toate forțele participante au executat, zi și noapte, misiuni reale de trageri, lansări de bombe reactive, lansări de torpile antisubmarine și de suprafață, deci a fost un exercițiu complex. În cea de a doua parte a exercițiului a fost un „joc de război” în dublă

partidă, în care s-au jucat scenarii care au ridicat, prin momentele create, provocări comandanților de unități, dar s-au descurcat foarte bine.” a precizat contraamiralul de flotilă dr. Aurel Popa. S-au lansat, în total, cinci torpile antisubmarin și două torpile antinavă de la bordul navelor specializate, am numit aici corvetele și vedete torpiloare. De asemenea, au fost executate trageri cu rachete antiaeriene tip STRELA-2M de la bordul navelor care sunt prevăzute cu instalații de lansare.

Ca de obicei, exercițiile s-au desfășurat în raioane maritime de litoral și de larg, cu respectarea măsurilor speciale pentru siguranța traficului maritim și aerian din zonă. Scenariul exercițiului a avut la bază o situație fictivă, care a inclus situații real posibile. Astfel, au fost planificate, printre altele, exerciții de interdicție maritimă și supraveghere a traficului maritim și aerian, descoperirea, urmărirea și controlul unor nave considerate suspecte, însoțirea unor nave și convoaie cu încărcătură specială, asigurarea libertății de navigație în zona maritimă și fluvială de responsabilitate.

„Concluziile sunt mai mult decât pozitive. LITORAL 2007 a fost un exercițiu major pentru Forțele Navale și care, din punctul meu de vedere, a fost un succes pentru că s-a bazat și pe multe provocări pe care le-am pus în fața comandanților de unități”, a concluzionat contraamiralul de flotilă dr. Aurel Popa, locțiitorul comandantului Comandamentului Flotei. ■

Botezul mării pentru vedetele fluviale

Pentru prima dată navele Divizionului 88 Vedete Fluviale de la Brăila au navigat și au executat trageri de artilerie reale pe mare. Singura problemă – starea mării.

Text și foto: Bogdan DINU

La sfârșitul lunii septembrie navele Divizionului 88 Vedete Fluviale de la Brăila au navigat, nu pe Dunărea albastră cum era de așteptat, ci pe valurile Mării Negre. În raionul Midia-Vadu a fost rândul vedetelor fluviale să primească botezul mării după ce în primăvară alte nave brăilene, am numit aici Divizionul 67 Nave Purtătoare de Artilerie, deschisese drumul. Cu mențiunea că vedetele fluviale sunt nave și mai mici, complet inadecvate navigației pe mare, ele fiind proiectate și construite astfel încât să-și desfășoare misiunile numai la fluviu. Pentru oricine cunoaște marea și navele de acest tip chiar și simpla revenire a vedetelor fluviale la cheu în siguranță, pe o mare de gradul 2-3, reprezintă o performanță în sine. Ca să nu mai vorbim de defecțiunile tehnice care pot apărea oricând la astfel de nave, cu o vechime apreciabilă, iar Marea Neagră nu este întotdeauna atât de milostivă pe cât este bătrânul și generosul Danubius.

Vedetele fluviale s-au aflat aici pentru executarea tragerilor de artilerie cu tunurile de calibrul 30 de milimetri, atât cele directe cât și cele antiaeriene. Au fost prezenți și brăilenii dar și tulcenii din divizion, unitatea având două secții de nave dislocate în cele două orașe, atât cu vedetele fluviale cât și cu o parte din navele logistice. Comandorul Tudor Grigorovici, comandantul Divizionului 88 Vedete Fluviale: „Oamenii din subordine au acționat corect, la timp, deși au avut o serie de momente datorită gradului mării, destul de ridicat pentru acest tip de nave, dar s-au adaptat bine, nu au fost oameni cu rău de mare și am reușit să tragem în condiții de siguranță. Momentele dificile au fost depășite și am reușit să ajungem în siguranță acasă. Navele sunt proiectate pentru Dunărea însă, chiar dacă marea este de gradul unu sau unu spre doi, noi reușim să ne executăm misiunile în condiții bune.



Comandorul Tudor Grigorovici, comandantul Divizionului 88 Vedete Fluviale.

Consider că distanțele până la poligon și până la locația unde este organizată activitatea sunt relative reduse, putem sesiza dacă apar creșteri ale gradului mării și avem și timpul necesar să ne întoarcem. Elementul de noutate în această activitate constă în faptul că am angrenat destul de multe forțe și mijloace din cadrul Flotei care ne-au sprijinit prin realizarea și asigurarea poligonului de tragere și a navelor noastre.”

Dacă anul acesta unitatea a reușit să-și execute tragerile cu mitralierele calibrul 14,5 milimetri la Peceneaga (a se vedea reportajul nostru din numărul 118, martie-aprilie 2007) pentru tunurile de 30 de milimetri a trebuit să vină aici, la mare. Cu alte cuvinte, Statul Major al Forțelor Navale a trebuit să aleagă răul cel mai mic și să decidă efectuarea tragerilor la mare sau să nu le mai efectueze deloc, având în vedere că poligonul temporar de la Sf.Gheorghe nu mai poate fi luat în calcul de mulți ani. „Navele fluviale au misiuni de sprijin cu foc a acțiunilor forțelor terestre și misiuni specifice în zona lagunară a Deltei Dunării și în zonele de operații care cuprind Dunărea. Participarea lor la astfel de activități este benefică din mai multe puncte de vedere. În primul rând a constituit o bună

școală de navigație pentru marinarii fluviali marșul pe Dunăre și ecluzarea până în portul Midia. În al doilea rând, se cunoaște faptul că avem unele probleme de mediu în desfășurarea tragerilor reale în Delta Dunării, declarată rezervație a biosferei, și în acest sens ne îndreptăm spre poligoane în care se pot executa asemenea acțiuni reale. Există bineînțeles, inconvenientul stării mării. Din acest punct de vedere navele fluviale nu pot ieși pe o mare mai mare de gradul I pentru executarea unor asemenea misiuni. De asemenea, marșul lor pe mare este strict asigurat de către detașamente de salvare-avarie. Avem un control foarte strict asupra raionului unde își desfășoară ele activitatea, strict delimitate drumurile, perioadele de timp. Singura problemă este starea mării. Pe mare calmă ei însă pot desfășura acțiuni. De fapt navele fluviale au în activitatea lor anterioară din ultimii 20 de ani inclusiv marșuri de la Sulina la Sf.Gheorghe pe mare. Evident, nu putem planifica la oră și într-o anumită zi din timp, cum facem planurile anuale, exact ziua în care pot desfășura aceste activități. Din această cauză planificarea lor a fost făcută pe perioade, de la cinci la șapte zile; în momentul în care avem mare liniștită ei pot executa asemenea misiuni de foc. Problema cu navele fluviale este că au calibre mari, de 100 de mm, au aruncătoare de proiectile reactive dirijate care necesită raioane sigure, cu întindere destul de mare care nu există la uscat. Marile poligoane ale Armatei Române sunt din ce în ce mai puține, au rămas doar câteva în care se pot utiliza calibre mari, iar în zona noastră de responsabilitate a rămas doar zona Capului Midia,” ne-a precizat comandorul dr. Virgil Asofiei, comandantul Comandamentului Operațional Naval. O realitate pe care marinarii de apă dulce trebuie să o accepte chiar dacă navele și misiunile pentru care se pregătesc au prea puțin de-a face cu marea și mai ales cu Marea Neagră. ■

Operaționalizarea Flotei de Fregate

Comandor **Alexandru Mârșu**
Flotila de Fregate

Respectarea angajamentelor asumate în cadrul Alianței, prin operaționalizarea/integrarea forțelor destinate NATO/UE, constituie unul din obiectivele fundamentale ale Statului Major General și implicit ale Flotei de Fregate.

Operaționalizarea reprezintă ansamblul acțiunilor și măsurilor, cu caracter anual și multianual, prin care forțele destinate NATO/UE parcurg, gradual, de la nivelul inițial sau intermediar de stare, etape ale realizării capabilităților operaționale esențiale, în vederea îndeplinirii cerințelor NATO/UE solicitate pentru fiecare structură.

Obiectivul operaționalizării forțelor Flotei de Fregate destinate NATO/UE îl reprezintă realizarea unor structuri cu nivel înalt de încadrare, înzestrare și instruire, interoperabile, mobile, sustenabile și dislocabile, în măsură să execute întreaga gamă de misiuni cerute de parteneri și pe care România le-a acceptat.

Autoritățile naționale care planifică, organizează și conduc procesul de operaționalizare/integrare sunt: Statul Major General – coordonează și monito-

risează procesul; SMFN – care conduce procesul pentru structurile destinate NATO/UE din subordine; precum și Comandamentul Flotei de Fregate.

Comandantul Flotei de Fregate, comandantul structurilor subordonate sunt pe deplin responsabili pentru implementarea planurilor de operaționalizare/integrare a forțelor destinate NATO/UE în termenele prevăzute în programul cadru.

Structurile din cadrul Flotei de Fregate care au parcurs și parcurg în continuare un proces de operaționalizare sunt: fregata *Regele Ferdinand*, fregata *Regina Maria*, fregata *Mărășești* și Grupul de Elicoptere.

Fiecare din aceste structuri începând cu anul 2006 au urmat un proces complex de operaționalizare, proces ce s-a desfășurat în conformitate cu planurile multianuale întocmite de către Comandamentul Flotei de Fregate. Parcurgerea acestor etape, a fost posibilă datorită alocării resurselor materiale și financiare de către SMFN. Rezultatele acestor eforturi se regăsesc în aprecierile pozitive efectuate de către reprezentanți ai structurilor NATO cât și de către reprezentanți ai US NAVY cu ocazia diferitelor activități comune.

Cele mai elocvente activități, în care s-au putut observa plusurile de calitate și complexitate, printre altele, au fost: participarea fregatelor *Regele Ferdinand* și *Regina Maria* la operația ACTIVE ENDEAVOUR în 2005 și respectiv 2006; activitate comună a fregatei *Regele Ferdinand* cu distrugătorul USS *The Sullivans* în februarie 2007; participarea fregatelor *Regina Maria* și *Regele Ferdinand* la exercițiile multinaționale NIRIS 2007, respectiv CERTEX 07; exercițiul comun al fregatei *Regina Maria* cu distrugătorul USS *Forest Sherman* în august 2007; înființarea Grupului de elicoptere în 2006; primele teste desfășurate cu elicopterul PUMA naval în martie 2007; primul zbor de instrucție executat cu elicopterul PUMA naval iunie 2007.

Fiecare din aceste etape au însemnat un plus de calitate în desfășurarea procesului de instrucție, o apropiere mai profundă față de structurile aliate prin creșterea interoperabilității dintre acestea și unitățile subordonate Flotei de Fregate.

De asemenea, în toamna anului 2007, fregata *Regele Ferdinand* a executat un stagiul de pregătire în SNMG2, participând la exercițiul NOBLE MIDAS 2007 (în care

Foto: Cătălin Ovreu



Foto: Codruț Burdujan



Fregata *Regele Ferdinand* este inspectată de grupa de boarding a fregatei *HS Aegean*, pe timpul exercițiului NOBLE MIDAS 07.

a fost evaluată nivelul I de către NATO), participând apoi activ la Operația ACTIVE ENDEAVOUR în luna noiembrie. Pentru conducerea/coordonarea procesului de operaționalizare în vederea integrării, Comandamentul Flotei de Fregate și unitățile subordonate elaborează planul de operaționalizare. Acestea se înaintează pe cale ierarhică până la SMG se traduc în limba engleză și se transmit la JFC Napoli și, respectiv, la comandamentul componentei maritime.

Planurile, în principal, se referă la: cerințele Obiectivelor Forței, specifice structurii care elaborează planul; capabilitățile operaționale esențiale și cele specifice ale navei/grupului de elicoptere; obiectivele și cerințele minime ce trebuie îndeplinite, stabilite în relația cu JFC Napoli și comandamentele componentelor de comandă subordonate acestuia; graficul de operaționalizare a navei/grupului de elicoptere, etc.

Procesul de integrare este promovat în cadrul structurilor NATO/UE, prin

propunerile Reprezentantului Militar al României la NATO și UE și ale ofițerilor seniori reprezentanți (SRR) din cadrul comandamentelor NATO. Aceștia identifică, analizează și propun măsuri și acțiuni în sprijinul procesului de integrare a forțelor naționale destinate NATO/UE. Acestea se transmit structurii responsabile din Statul Major General în vederea analizei și implementării acestora în documentele de planificare a operaționalizării/integrării.

Directorii de programe planifică resursele financiare alocate, cu prioritate pentru operaționalizarea forțelor destinate NATO/UE, în scopul respectării graficelor de operaționalizare, nivelului de acceptare a Obiectivelor Forței și a termenelor de implementarea a acestora.

Comandamentul Flotei de Fregate conduce, urmărește și raportează pe cale ierarhică modalitatea de îndeplinire a planului de operaționalizare. Împreună cu Statul Major al Forțelor Navale și Comandamentul Flotei ia măsuri în permanență pentru remedierea rămănelor în urmă.

Concentrarea efortului, de orice natură, al tuturor structurilor cu atribuții și responsabilități în domeniul operaționalizării, în cadrul Flotei de Fregate se dirijează asupra forțelor destinate NATO/UE pentru îndeplinirea planurilor de operaționalizare în concordanță cu resursele financiare și materiale alocate.

Succesul în cadrul acestui proces poate fi realizat numai printr-o muncă de echipă în care toți factorii responsabili să fie angrenați. ■



Text și foto: Căpitan ing. Mihai EGOROV

Lucrările de andocare și reparații ale navelor sunt foarte importante, indiferent de sezonul în care acestea sunt executate. De calitatea acestor lucrări va depinde apoi într-o măsură considerabilă, calitatea misiunilor pe care aceste nave le vor avea de îndeplinit.

„DELFINUL”

la malul mării



Corveta Amiral Petre Bărbuneanu (260) în timpul lucrărilor din șantier.

Și dacă la începutul anilor 2000, constrângerile bugetare au făcut ca uneori andocările să fie amânate, situația s-a schimbat radical în ultimii ani, când navele au reîntrat în circuitul normal al andocărilor prevăzute în specificațiile tehnice. Anul 2007 n-a făcut excepție de la regulile ultimilor ani și nu mai puțin de cinci nave din cadrul Flotei au fost andocate în diverse șantiere navale. La prima vedere numărul navelor ar putea fi considerat mic, dar dacă menționăm că printre cele cinci s-au aflat fregata Mărășești, corveta Amiral Petre Bărbuneanu și submarinul Delfinul impresia va fi cu siguranță alta.

Amiral(ul) Petre Bărbuneanu ... pe doc

Într-o dimineață geroasă de decembrie ne-am deplasat la două din cele trei nave din Flotă aflate atunci pe doc. Prima escală, am făcut-o la Șantierul Naval Mangalia, locul unde s-au construit multe din navele existente acum în Flotă. Trebuie menționat încă de la început sprijinul pe care Grupul Mass-Media al Forțelor Navale l-a primit în facilitarea accesului în șantierele

navale mai jos menționate, de la șeful resurselor, contraamiralul de flotilă Dan Popescu, de la factorii de răspundere din Baza Navală și de la comandanții celor două unități a căror nave se aflau pe doc. Astfel, am găsit pe docul șantierului, corveta Amiral Petre Bărbuneanu (260), navă care în urmă cu 24 de ani primea botezul la părăsirea șantierului din Mangalia. Primul sentiment care te încearcă văzând o dată o navă aflată pe doc, este cel de tristețe, pentru că vezi un corp de navă la care se lucrează din mai multe puncte.

Corveta a fost andocată pe data de 26 octombrie, fiind prevăzute 30 de zile de lucru pe doc și zece zile lucrări în șantier cu nava la apă. Conform graficului inițial de lucrări, acestea trebuiau încheiate pe data de cinci decembrie. „În urma apariției unor lucrări suplimentare și a aproape 12 zile de vreme nefavorabilă, lucrările s-au prelungit, nava urmând să iasă din șantier pe data de 20 decembrie. (n.r. documentarea a fost realizată pe 14 decembrie.) Cele mai mari probleme au apărut la operațiunile de sablare și piturare a navei. Cele 12 zile de vreme nefavorabilă au împiedicat aplicarea tratamentului anticoroziv al

corpului navei în graficul stabilit”, ne-a precizat căpitan-comandorul Marian Rusu, comandantul navei.

„Toate andocările sunt importante pentru navă, deoarece se verifică corpul acesteia, aparatul propulsor, senzorii imersați cât și alte instalații și echipamente ce nu pot fi verificate când nava este la apă. Acestea sunt supuse inspecțiilor tehnice pentru a se putea interveni în scop preventiv și corectiv”, ne-a menționat comandorul dr. Corneliu Bocai, comandantul Dizionului 50 Corvete.

Chiar dacă temperatura a fost destul de scăzută în ziua documentării, activitățile la bordul navei erau în plină desfășurare. Ghid ne-a fost comandantul navei, căpitan-comandorul Marian Rusu, care ne-a introdus în atmosfera lucrărilor de pe doc: „În afară de lucrările specifice andocării navei, care presupun lucrări la opera vie - piturare, sablare, lucrări la răcitoare, liniile axiale, verificări ale instalației de cârmă, s-au mai făcut lucrări de curățare și recimentare a tancurilor de apă, curățarea tancurilor de combustibil, curățarea și vopsirea tancurilor de ulei. S-au avut în vedere și lucrările de amenajări interioare pentru

a se menține un nivel corespunzător al condițiilor sociale pentru personalul ambarcat la bordul navei.”

Cu nava în șantier te-ai gândi că programul echipajului este mai lejer, dar nu a fost deloc așa. Multă agitație, multe fronturi de lucru deschise, multe lucrări în curs de finalizare care trebuiau urmărite de „oamenii bordului”, acesta a fost tabloul văzut la Mangalia. Totul aseasonat cu un decor hibernal. „Oamenii și-au luat doar concediile, fără alte recuperări după misiunile executate, pentru că nu avem timp. Pentru noi și perioada de sărbători va fi încărcată pentru că urmează încărcarea muniției, curățenia navei. Câteodată, programul este chiar mai îndelungat decât al șantierului, cam între orele 7.00 - 18.30. Avem cam 7-10 oameni în serviciu zilnic pentru a preîntâmpina diverse situații. Oamenii au venit chiar și din concediu să verifice anumite lucrări de care ei răspund, pentru că de calitatea lucrărilor va depinde ușurarea muncii fiecăruia”, ne-a precizat comandantul navei.

Seriozitatea echipajului în urmărirea lucrărilor și în sprijinul celor din șantier a fost justificată și prin faptul că „anul 2008 va fi foarte important pentru navă. Ea va participa la exercițiul BLACKSEAPARTNERSHIP; în februarie va fi evaluarea inițială a navei

vremea nefavorabilă din luna noiembrie a îngreunat desfășurarea în grafic a lucrărilor. Astfel, în ziua documentării mai erau multe de pus la punct, dar echipajul era mulțumit de calitatea lucrărilor și optimist că nava va părăsi docul în termenul stabilit. „Mai sunt lucrări de efectuat dar probabil vor fi finalizate în timp util. Important este ca la momentul coborării de pe doc să nu apară alte probleme”, ne-a declarat căpitan-comandorul Marian Rusu.

Părerea a fost împărțită și de comandantul divizionului, comandorul dr. Corneliu Bocai: „din două motive obiective s-au întârziat lucrările - la urcarea pe doc au fost identificate și alte lucrări care au rezultat în urma măsurătorilor făcute la opera vie fapt ce a determinat schimbarea unor porțiuni de tablă în zona imersată a corpului și din cauza condițiilor meteo. Deși este cea mai veche din divizion, această navă este bine întreținută, are o tehnică corespunzătoare care-i permite echipajului să-și desfășoare activitățile în condiții de siguranță și să obțină rezultate bune în activitate.”

În cadrul tuturor contractelor derulate în Forțele Navale, un aspect impor-

de colegii din Baza Navală, în discuția cu reprezentanții șanierului pentru ca toate problemele să fie soluționate. „Cine a urmărit lucrările? Toți factorii cu responsabilități în urmărirea lucrărilor sunt foarte implicați în activitate, începând cu divizionul care prin comandant, locțiitor, șeful logisticii au fost frecvent prezenți în șantier. Baza Navală, ca autoritate contractantă, Flota, chiar prin comandant, s-au implicat în monitorizarea derulării contractului și au participat la discuțiile cu conducerea șantierului pentru eliminarea disfuncționalităților pe timpul derulării contractului. Inclusiv SMFN, prin factorii responsabili, au fost prezenți în toate etapele derulării contractului introducând corecțiile necesare în derularea contractului. Acest mod de abordare a determinat o relație tranșantă cu operatorul economic care a permis efectuarea unor lucrări de calitate chiar dacă în afara timpului stabilit”, ne-a precizat căpitan-comandorul Marian Rusu.

Comandorul Corneliu Bocai: „La divizion avem o comisie pentru verificarea lucrărilor, la care se adaugă cei de la bază și cei de la corveta Amiral Petre Bărbuneanu. La două zile sunt în



Carele ofițeri, unul din locurile unde s-a acționat în timpul reparațiilor.



Elicea tribord a corvetei Amiral Petre Bărbuneanu.

și echipajului la modulul instrucției de bază și la sfârșitul modulului de instrucție avansată, evaluări executate de către CISE. Echipajul trebuie să soluționeze problemele tehnice în acest an în cooperare cu Baza Navală, astfel încât la începutul anului viitor, până vin cei de la Centrul de Instruire Simulare și Evaluare să începem programul de pregătire și să reușim să ne menținem la un nivel de pregătire ridicat.”

Chiar dacă în graficul de lucrări stabilit inițial, nava trebuia să iasă din șantier la începutul lunii decembrie,

tant îl reprezintă calitatea lucrărilor și urmărirea acestora. Nici contractele de andocare și reparații ale navelor nu au făcut excepție de la această regulă. Factorii de răspundere de la toate eşaloanele implicate, au urmărit deopotrivă respectarea termenelor contractului și calitatea lucrărilor, lucrări a căror plată s-a făcut doar după ce, recepționate, au corespuns condițiilor tehnice inițiale impuse prin caietele de sarcini. De fiecare dată când au intervenit disfuncționalități, echipajul a fost sprijinit

șantier. Se raportează situația lucrărilor către Flotă. Au fost și reprezentanții Flotei și SMFN în șantier de multe ori. Nu vom semna recepția, până când toate lucrările nu sunt finalizate.”

Conform comandantului Divizionului 50 Corvete, anul 2008 se anunță a fi unul important din punct de vedere tehnic pentru navele unității. „În 2008, se prefigurează un program generos, fiind planificate patru andocări: în aprilie – corveta 263, august-septembrie – corveta 265, vedetele torpiloare



Foto: Delfinul

Submarinul Delfinul, la finalul andocării din 2004.

– pentru lucrări cu mijloacele Bazei Navale. Sunt încrezător că programul se va respecta, deoarece ar fi corveta 264 în 2006, corveta 260 în 2007 și cele patru în 2008. Urcarea navelor pe doc nu va debusola ciclul de instrucție, deoarece chiar dacă aceste perioade anticipate nu vor fi respectate, planul de instrucție va fi adaptat.”

Escală la Delfinul

Am părăsit corveta Amiral Petre Bărbuneanu și implicit Șantierul Naval din Mangalia lăsându-i pe „oamenii șantierului” să-și continue munca, sprijiniți de membrii echipajului. Vremea nu ținea cu ei, dar lucrările trebuiau finalizate bine și în termen.

Următoarea escală din traseul nostru prin șantierele navale am făcut-o la Șantierul Naval din Constanța, locul unde aveam să descoperim pe doc, submarinul Delfinul. Sincer nu văzusem submarinul decât în port, acostat în locul de dislocare permanentă, iar un submarin pe doc sau în șantier văzusem doar în emisiunile de televiziune. Surpriza a fost mare să descopăr această navă specială și deosebită din Forțele Navale pe cavaleți, așteptând tăcută muncitorii care să o sableze și pitureze. Și aici un interlocutor agreabil

s-a dovedit a fi comandorul Gheorghe Popescu, comandantul submarinului Delfinul, cel care ne-a explicat ce tip de lucrări se execută și care este aportul echipajului la aceste lucrări.

Comandorul Gheorghe Popescu: „Pe 25 noiembrie am intrat în șantier. Se execută lucrări de reparații specifice operațiunii de andocare. S-au făcut lucrările la sistemul de imersare-emersare, lucrări care se pot face doar în doc. S-a debarcat o parte din balastul solid pentru aspectarea stării corpului sub locul de așezare al balastului, s-au demontat tubulaturi care trec prin corpul rezistent și s-au făcut și alte lucrări mai deosebite care nu puteau fi executate decât cu nava andocată. S-au făcut măsurători la corpul navei în vederea stabilirii gradului de uzură al acestuia. La acest tip de navă operațiunile de mentenanță ale corpului navei și echipamentelor imersate trebuie executate anual printr-o operațiune de acest fel. Ultima andocare de necesitate a fost efectuată în 2004 în principal pentru sistemul de imersare-emersare. Pentru echipaj este o muncă grea; nu numai că supraveghează toate lucrările care se desfășoară cu șantierul, dar echipajul are partea lui de activitate, care constă în executarea lucrărilor de mentenanță preventivă și corectivă cu „mijloacele

bordului”. Este o răspundere mare și oamenii înțeleg asta. Se lucrează între cele două corpuri, în exteriorul corpului rezistent dar în interiorul corpului ușor. Baza Navală în calitate de autoritate contractantă face interfața dintre managerii șantierului și echipaj.”

Am zăbovit mai mult în interiorul dar mai ales în exteriorul submarinului, atenți la lucrările pe care echipele șantierului le executau. Orice s-ar spune nu în fiecare zi poți vedea un submarin pe doc.

Am părăsit Șantierul Naval Constanța, la capătul unei zile obositoare, având convingerea că în 2008, vă vom prezenta alte aspecte din timpul activităților de reparații și andocare pe care navele Forțelor Navale le vor executa. Cât despre cele două nave pe care vi le-am prezentat în timpul lucrărilor de pe doc, sperăm ca în cursul anului 2008, să vi le prezentăm (măcar corveta 260) în timpul misiunilor desfășurate pe mare.

Nu puteam încheia, fără a vă preciza că cele două nave prezentate mai sus au părăsit șantierele navale în care și-au executat lucrările la mijlocul lunii ianuarie 2008, din cauze independente de acestea, dar satisfacția unor lucrări de calitate a compensat întârzierile generate de vremea nefavorabilă. ■

„PER MENS CONSENSUS”

Căpitan-comandor **Cristinel Uce**
Statul Major al Forțelor Navale

Acesta este motto-ul pe care clasa Naval Command College 2007 l-a adoptat pe toată perioada cursului. Nu pot să nu spun că pentru alegerea lui a trebuit să „votăm” de cinci ori, dar acum este „istorie”; eram cea de-a 50 promoție a Colegiului

Colegiul de Comandă Marină organizat pentru ofițerii internaționali, reprezintă cel mai înalt curs pentru ofițerii cu funcții de conducere potențiali candidați să îndeplinească atribuții în funcții superioare de conducere la nivel operațional și strategic.

Instruirea s-a efectuat pe bază de analiză-discuții, studii-eseu și evaluare-participare pe toată durata desfășurării activităților.

Seria NCC 2006-2007 a fost formată din 51 de ofițeri ce au reprezentat 48 de țări, după cum urmează: Algeria, Argentina, Australia, Bahrain, Bangladesh, Brazilia, Bulgaria, Canada, Chile, Columbia, Republica Dominicană, Ecuador, Egipt, Franța, Ghana, Gabon, Germania, Grecia, India, Indonezia, Irak, Israel, Japonia, Coreea, Kuweit, Liban, Lituania, Malaiezia, Mexic, Maroc, Nigeria, Norvegia, Pakistan, Filipine, Polonia, Arabia Saudită, Spania, Sri Lanka, Suedia, Taiwan, Thailanda, Tunisia, Turcia, Ucraina, Emiratele Arabe Unite, Marea Britanie și SUA cu 4 ofițeri.

În 6 octombrie 1884, secretarul Marinei de la acea vreme, William E. Chandler, semna Ordinul General nr. 325, care stipula foarte simplu „Un colegiu este organizat prin aceasta pentru studiul profesional al ofițerilor de marină, fiind recunoscut sub numele de Colegiul Naval de Război”, după ce se face referire la locația acestuia „în principală clădire de pe insula de la intrarea portului Newport, Rhode Island”, în ordin se numește și primul președinte al colegiului în persoana comandorului Stephen B. Luce.

Organizat pentru studierea războiului de către ofițerii de marină, acesta și-a lărgit treptat orizontul, făcând ca domeniile strategie, tactică, operații și lupta navală să intre definitiv în limbajul și aria de cunoaștere a ofițerilor de marină și nu numai.

Teoreticieni militari ca: Stephen B. Luce, Alfred T. Mahan, Henry Cabot Lodge au contribuit la îmbunătățirea teoriei și artei militare navale, scrierile acestora devenind fundamentele și argumentele națiunilor maritime în dezvoltarea și promovarea conceptului de „Putere Maritimă” și a tuturor influențelor pe care acesta din urmă le are în domeniul diplomatic, informațional, militar și economic.

În momentul de față Colegiul prin componenta sa internațională, prin programa analitică, asigură îndeplinirea din punct de vedere academic, al programelor de date și al cooperării, a următoarelor

obiective: dezvoltarea abilității individuale de a alege argumentat strategia militară aplicabilă „de a integra aceste decizii în planuri coerente de acțiune și de a implementa planurile de acțiune printr-o conducere efectivă a forțelor militare, toate acestea desfășurându-se în restricțiile condiționate de disponibilitatea resurselor naționale; înțelegerea strategiei Statelor Unite de planificare și selecție a forțelor militare în viitor și a tehnicilor sistematice de alegere a soluțiilor de înzestrare în condițiile de mare incertitudine economică, politică și militară; învățarea din cazurile istorice și din lucrările marilor strategii militari a modului prin care liderii politici și militari folosesc efectiv forțele militare pentru atingerea obiectivelor politice; construirea cadrului analitic și dezvoltarea alternativelor strategice pentru folosirea forței militare în scopul atingerii obiectivelor naționale; producerea planurilor operaționale într-unite de acțiune, identificarea obiectivelor de nivel operațional și strategic în teatru, selecția și alocarea grupurilor militare de forțe de-a lungul spectrului de conflict în cadrul unui înalt nivel de incertitudine, prin studiile de caz și jocurile de război și nu în ultimul rând îmbunătățirea înțelegerii idealurilor și obiectivelor Statelor Unite ale Americii, a culturii, a societății, a libertății de exprimare, a industriei, a mediei, a educației, a guvernului și a relațiilor civili-militari. ■



„Anul 2008 va fi un an de referință pentru dezvoltarea programelor fregate T 22, corvete multifuncționale, vânătoare de mine”

Interviu cu domnul contraamiral de flotilă Dan Popescu, șeful resurselor din Statul Major al Forțelor Navale

Căpitan ing.
Mihai EGOROV

- Domnule contraamiral de flotilă, într-un interviu pe care ni l-a acordat contraamiralul de flotilă Dorin Dănilă, șeful SMFN, ne-a punctat câteva din programele pe care Forțele Navale le vor derula în domeniul dotării cu tehnică nouă. Vă propun să detaliați aceste programe. (Fregate T 22, Corvete multifuncționale, Vânătoare de mine etc.) În ce stadiu se află și când le vom vedea materializate?



Foto: Mugurel Pascu

contract poate fi semnat în orice moment, părțile convenind asupra tuturor aspectelor comerciale și juridice. Din păcate, partea britanică condiționează semnarea contractului de suport logistic de semnarea simultană a acordului de offset. Referitor la beneficiile rezultate din semnarea acestui contract, este evident faptul că acestea rezidă din însăși obiectul contractului care constă din asigurarea serviciilor de mentenanță, a pieselor de schimb pentru cele

două nave, a consumabilelor fiind incluse reparații capitale ale anumitor echipamente, scule și dispozitive de testare, precum și activități de consultanță și de proiectare. Totodată contractul asigură cadrul necesar remedierii unor defecte la sistemele și echipamentele de la bord, în cazul apariției acestora.

- Cum se vor derula cele două programe de achiziții strategice pentru Forțele Navale, - corvete multifuncționale, vânătoare de mine? Când vor intra ele în compunerea Forțelor Navale?

- Achiziția corvetelor multifuncționale și vânătoarelor de mine are în vedere nave noi construite pe baza unui proiect nou, existent, într-un șantier indigen. Este luată în considerare și asigurarea suportului logistic pentru perioada de garanție și pe durata de viață a platformelor precum și instruirea echipajelor înaintea acceptanței finale. Potrivit estimărilor actuale, intrarea în serviciu este planificată pentru anii 2011-2013.

- Plecând de la premisa că gestionarea fondurilor financiare este întotdeauna o problemă dificilă, prin bugetul alocat pentru anul 2007, au avut Forțele Navale suficienți bani pentru proiectele și programele aflate în derulare?

- În acest an, resursele financiare au fost suficiente pentru obiectivele propuse; nu am reușit însă să le gesti-

onăm destul de bine, fapt pentru care în ultimul trimestru o parte semnificativă a acestor resurse au fost retrase la bugetul de stat. Accederea în Uniunea Europeană, modificările legislative survenite în domeniul achizițiilor, modificarea Codului Fiscal, dinamica evenimentelor în domeniul militar sunt doar câteva dintre cauzele obiective care au contribuit la neîndeplinirea în totalitate a planului achizițiilor pentru anul 2007.

- În a doua jumătate a anului, în presă au apărut informații pro și contra, privind necesitatea modernizării submarinului *Delfinul* un program complex al Forțelor Navale. Care sunt etapele acestui program de modernizare/reactivare a submarinului?

- Programul de modernizare al navei va fi precedat de reparația capitală a acestuia pentru restabilirea condiției tehnice a navei astfel încât aceasta să poată naviga în condiții de siguranță maximă. Pentru realizarea reparației capitale avem în vedere executarea unei inspecții tehnice a navei care să permită identificarea lucrărilor care trebuie executate precum și evaluarea cât mai exactă a costurilor pe care acestea le implică. În funcție de rezultatele acestei inspecții, se va lua decizia privind reparația și modernizarea în condiții de eficiență tehnico-economică.

- Fregata *Regele Ferdinand* a participat în toamna anului 2007 la operația ACTIVE ENDEAVOUR, după ce în prealabil a fost angrenată într-un stagiu cu gruparea SNMG-2, fiind și evaluată NATO pentru nivelul I

de interoperabilitate. Referindu-se la necesitățile de asigurat pentru fregată până la următoarea evaluare, șeful comisiei de evaluare, căpitan-comandorul Rich Powers, de la CC-MAR Napoli, ne-a declarat într-un interviu că „... pasul următor depinde foarte mult de implicarea națională, de nivelul de ambiție național, de echipamentele pe care nava le va primi și de rolul pe care România i-l va atribui.” Ce ne puteți spune despre a doua etapă a modernizării fregatelor Tip 22, a echipării acestora cu sisteme moderne de senzori și armament? (când va începe, în ce va consta, unde se va desfășura?)

- Etapa a doua de modernizare va fi inițiată în anul 2008 așa cum am menționat anterior. Strategia de achiziție a acestei etape constă în stabilirea unui integrator al echipamentelor și sistemelor care necesită modernizare sau înlocuire. Se va desfășura în țară și va consta în scoaterea succesivă a navelor din operativitate în perioade estimate de opt la douăsprezece luni, determinate de termenul de livrare al echipamentelor de la furnizori. Trebuie menționat faptul că transformarea efectivă a navelor va începe după primirea echipamentelor, acestea negăsindu-se în momentul de față pe stoc la niciun producător.

- În ce măsură actualul ghid al carierei militare se poate aplica în totalitate pentru specialitățile din Forțele Navale? Cum puteți aprecia activitatea comisiilor de selecție pentru încadrarea diferitelor funcții din Forțele Navale?



Foto: Mihai Egorov



Foto: Olivia Bucioacă

- Ghidul carierei militare constituie instrumentul prin care se asigură proiecția evoluției în carieră pe arme, servicii și domenii funcționale pentru ofițeri, maiștri militari și subofițeri, având în vedere nevoile instituției și aspirațiile personale și profesionale ale acestora. În Forțele Navale, evoluția în carieră a cadrelor se face în conformitate cu prevederile „Ghidului Carierei Militare”, aprobat prin H.G. 582 / 21.06.2001. Promovarea în funcție, încadrarea în funcții, înaintarea în grad, mutarea cadrelor în urma procesului de restructurare, trimiterea la cursuri de carieră și trecerea în rezervă în baza Ordonanței Guvernului României nr.7/98 se face numai pe baza propunerilor comisiilor de selecție. Activitatea acestor comisii poate fi apreciată ca fiind una bună și care pe viitor poate fi îmbunătățită. Reamintesc faptul că aceste comisii reprezintă obiectivele instituției, astfel încât aceasta să își respecte responsabilitățile asumate față de Alianță, sarcinile ce îi revin ca parte integrantă a Sistemului Național de Apărare cât și cele referitoare la relațiile angajator-angajat.

- **Problemele sociale sunt întotdeauna puncte sensibile. Referindu-ne la unul din ele, care este în acest moment situația asigurării locuințelor de serviciu pentru cadrele militare și SGV? Există proiecte în derulare în acest sens?**

- Într-adevăr problemele sociale reprezintă un obiectiv prioritar atât al Statului Major General cât și al Statului Major al Forțelor Navale, o atenție deosebită fiind acordată

condițiilor de muncă ale angajaților indiferent de funcție, grad, vechime cât și al celor de trai ale militarilor și ale familiilor acestora. După cum bine știți, în anul 2006 au fost date în folosință un număr de 60 locuințe de intervenție (garsoniere și apartamente cu 2 camere) în garnizoana Constanța, iar în anul 2007, încă 95 de locuințe în aceeași garnizoană au fost finalizate urmând a fi repartizate în scurt timp. Pentru anul 2009, sunt planificate un număr de 53 locuințe în garnizoana Mangalia dar care vor fi date în folosință mai devreme. Se au în vedere încă un număr de aproximativ 60 de locuințe de intervenție cu una, două și trei camere în garnizoana Constanța și aproximativ 15 locuințe similare în garnizoana Tulza. Trebuie menționat și faptul că s-au inițiat demersurile în ceea ce privește crearea cadrului legal pentru construcția de locuințe în parteneriat public privat pentru personalul MAP. Detalii suplimentare despre acest program îndrazneț pot fi accesate pe adresa www.locuintamap.ro.

- **Domnule contraamiral de flotilă, în condițiile în care la fiecare concurs de angajare organizat de Ministerul Internelor și Reformei Administrative sau Inspectoratul pentru Situații de Urgență, se înscriu și SGV din unitățile de marină, dincolo de plăcerea de a activa într-o armă de elită, cum pot fi tinerii motivați să aleagă uniforma de marină?**

- Asa cum rezultă și din întrebarea dumnevoastră între MIRA și MAP există din păcate o situație competitivă



Foto: Marian Moșneagu

în ceea ce privește atragerea tinerilor în rândul acestor ministere. SMFN are în vedere motivarea acestor tineri pentru a face parte din rândul Forțelor Navale în primul rând prin garantarea unei instruiți profesionale deosebite care îi pregătește și pentru prestarea unei alte profesii în viața civilă după încheierea obligațiilor contractuale cu MAP. Pe parcursul carierei militare, perfecționarea pregătirii profesionale continuă. Acești tineri, odată angajați beneficiază de echipare și hranire la standarde similare cu cele din Alianță, compensație pentru chirie și un transport gratuit pe timpul concediului de odihnă. Ceea ce se are în vedere în momentul de față este crearea condițiilor legale pentru a facilita acestora accesul la locuințele de intervenție. Consider că oferta SMFN trebuie evaluată cu maturitate de tinerii care vor să se angajeze întrucât aceasta este deosebit de avantajoasă și pe lângă cele enumerate mai sus, trebuie să menționez și oportunitățile deloc de neglijat generate de misiunile internaționale: posibilitatea de a lucra cu profesioniști din alte armate, aceea de a-și perfecționa calitățile profesionale prin acces la metode moderne de instruire și la schimburi de experiență la bordul altor nave în cadrul exercițiilor, cele de comunicare într-o limbă străină și de a cunoaște locuri din afara teritoriului național.

- **În martie 2007, primii SGV au început pregătirea în cadrul Centrului de Instrucție. Care este deficitul de SGV din Forțele Navale și care este proiecția ciclurilor de pregătire pentru ca încadrarea cu această categorie de militari să fie mulțumitoare?**

- Într-adevăr, în martie 2007, primii soldați voluntari au început pregătirea în cadrul Centrului de Instrucție al Forțelor Navale în condiții deosebite de cazare și instruire. Între timp a terminat pregătirea și a doua serie de 156 de militari, aceștia prezentându-se în unitățile pentru care au fost instruiți. În momentul de față există un deficit de aproximativ 400 de SGV, încadrarea actuală fiind mulțumitoare; pe viitor prin următoarele cicluri de pregătire estimate la 180-200 de militari se are în vedere completarea deficitului cât și ieșirile normale din sistem.

- **Domnule contraamiral de flotilă, ce mesaje ați dori să transmiteți, la trecerea dintre ani, tuturor celor care poartă uniforma de marină dar și celor care sunt legați de mare și marină?**

- La bilanțul acestui an, 2007, plin de evenimente și activități deosebit de importante pentru Forțele Navale vreau să mulțumesc tuturor comandanților pentru grija deosebită pe care au manifestat-o față de oamenii din subordine, iar acestora - ofițeri, maiștri militari, subofițeri, soldaților și gradaților voluntari cât și personalului civil -, le mulțumesc pentru grija deosebită pe care au avut-o față de navele și tehnica pe care le exploatează și cu care împreună acționând ca un tot unitar, au reușit să-și îndeplinească cu succes toate misiunile încredințate și angajamentele asumate față de Alianță. Acestor oameni le doresc sănătate și prosperitate în noul an, împliniri profesionale și fericire alături de familiile lor. ■



Securitate și cooperare în zona Mării Mediterane

Cpt.cdr.prof.univ.dr. Ioan CRĂCIUN

În perioada 19 – 23 noiembrie 2007, s-a desfășurat la Roma cea de-a doua „Conferință internațională dedicată securității, stabilității și cooperării în regiunea Mării Mediterane”, eveniment organizat de către Centrul pentru Înalte Studii de Apărare al Italiei. Forțele Navale Române au fost reprezentate de contraamiralul de flotilă dr. Nicolae Vâlsan, șeful Operațiilor, Instrucției și Doctrinei din SMFN și semnatul acestor rânduri, din cadrul Universității Naționale de Apărare.

Conferința se desfășoară o dată la doi ani, prin alternanță cu Simpozionul privind Puterea Maritimă Regională (Regional Sea Power Symposium for the Navies of Mediterranean and Black Sea Countries) și are drept scop principal întărirea dialogului și cooperării în domeniul securității dintre statele din această regiune. Prin problematica abordată, este considerată a fi una dintre inițiativele regionale importante care sprijină activ procesele de securitate demarate atât la nivelul Uniunii Europene cât și la nivelul Alianței Nord-Atlantice, în special Parteneriatul Euro-Mediteranean, cunoscut și ca Procesul Barcelona al UE, respectiv Dialogul Mediteranean și Inițiativa de Cooperare de la Istanbul ale NATO. În acest an forumul și-a extins sfera de adreșabilitate și către țările din regiunea Mării Negre, remarcându-se astfel, conexiunile care există între problematica securității din zona Mării Mediterane și problematica securității din zona Mării Negre.

„Securitatea, stabilitatea și cooperarea în regiunea Mediteranei” - a reprezentat tema principală a conferinței, temă care a fost dezbătută în cadrul a cinci sesiuni

speciale de lucru: „Security, stability and cooperation in the Mediterranean Region: future perspectives”, „The 5+5 Dialogue”, „Assessing the shared perceptions on threats to the security and stability of the Middle East”, „The Adriatic identity of Italy and South-Eastern Europe” și „The Black Region, between regional integration and EU enlargement”.

Reprezentanții Forțelor Navale Române au participat la sesiunea dedicată problematicii de securitate a Mării Negre, alături de oficiali din Georgia, Turcia, Federația Rusă, Bulgaria și Ucraina. În cadrul discuțiilor, s-a evidențiat rolul geopolitic din ce în ce mai important al bazinului Mării Negre în ecuația de securitate regională, mai ales datorită intersectării sale cu actualele și viitoarele trasee energetice europene. Exploatarea acestor oportunități, cursa contracronometru referitoare la integrarea euro-atlantică a statelor riverane, conflictele înghețate, precum și lipsa unui dialog continuu și eficient între statele riverane sunt considerate în principal sursele de amenințare la adresa securității și stabilității în regiune.

Problematica regiunii Mării Mediterane ca și cea a Mării Negre a generat o paletă largă de inițiative de securitate aflate într-o dinamică continuă care însă nu acoperă în totalitate nevoile de securitate colectivă, de aceea preocupările pentru perfecționarea mecanismelor de securitate existente precum și cele pentru crearea altora noi reprezintă o constantă a tuturor statelor din aceste regiuni. Dintre acestea au fost puse în evidență rolul Inițiativei de Cooperare Economică la Marea Neagră și Grupul de Cooperare BLACKSEAFOR. De

asemenea a fost accentuat rolul inițiativei BLACK SEA HARMONY care, prin implicarea Rusiei și Ucrainei, a devenit o operație multinațională cu o identitate distinctă în Marea Neagră.

Discuțiile au scos în evidență necesitatea promovării de noi inițiative comune de securitate, promovarea dialogului și cooperării, precum și creșterea rolului învățământului și educației în promovarea unor concepte de tipul Uniunea Mediteraneană sau a unor agende de securitate cât mai realiste.

Prin cadrul de discuții creat conferința a oferit fiecărei delegații participante ocazia de a-și exprima deschis opiniile referitoare la problemele de securitate ale subregiunii din care provine și, de asemenea, de a participa activ la toate celelalte discuții. Politica de securitate promovată de statele participante a evidențiat orientarea către o sectorizare a securității, dominante fiind problemele din domeniile social, economic, politic, militar și de mediu, astfel că agenda de securitate depășește domeniul strict militar iar gestionarea riscurilor și amenințărilor la adresa securității nu mai poate fi făcută cu instrumente strict militare.

Ținând cont de problematica analizată, participarea la această conferință creează premiza pentru mai multe inițiative ale României cum ar fi: inițierea unui proiect de studiu pentru promovare a unui concept propriu privind Securitatea Maritimă în regiunea Mării Negre, concept bazat pe principiul cooperării inter-agenții la nivel național și pe principiul cooperării regionale la nivel internațional; reanalizarea condițiilor de participare a României la Operația BLACK SEA HARMONY. ■

A doua Conferință Doctrinară a Forțelor Navale

Text și foto: Olivia BUCIOACĂ

După aproape un an, în aula „Viceamiral Ion Coandă” a Academiei Navale „Mircea cel Bătrân” s-a desfășurat, vineri, 9 noiembrie, a doua Conferință Doctrinară a Forțelor Navale cu tema „Operațiile Forțelor Navale”. Această manifestare a continuat ciclul de dezbateri pe teme doctrinare ale Forțelor Navale, propunând ca teme de discuție multiplele transformări survenite în Armata României și implicit în Forțele Navale, precum și modul de planificare, organizare și desfășurare a operațiilor navale. La activitate au fost prezenți reprezentanți din toate structurile Forțelor Navale, contraamiralul de flotilă dr. Nicolae Vâlsan, șeful Operațiilor, Instrucției și Doctrinei la SMFN, șefi de compartimente din aceeași instituție și Comandamentul Operațional Naval, comandanți ai unităților și marilor unități de marină, precum și un reprezentant al Forțelor Aeriene.

Contraamiralul de flotilă dr. Nicolae Vâlsan, șeful Operațiilor, Instrucției și Doctrinei la SMFN: „Această conferință trebuie să își aducă contribuția la îmbunătățirea documentelor de conducere și organizare a Forțelor Navale. Noi avem o doctrină a operațiilor Forțelor Navale care trebuie adaptată permanent necesităților schimbării mediului de securitate din arealul nostru, Marea Neagră și din zonele în care Forțele Navale participă la operații, mă refer concret la zona de operații, Marea Mediterană, unde fregata «Regele Ferdinand» a participat la operația NATO, ACTIVE ENDEAVOUR. Pentru a pune la dispoziția combatanților instrucțiunile, modalitățile de operare, Statul Major al Forțelor Navale, Serviciul Doctrină, caută modalitățile de structurare a unor concepte și acțiuni în care militarii noștri, pe mare, să fie conștienți de riscurile, amenințările și misiunile pe care trebuie să le îndeplinească în folosul Armatei României, a Forțelor Navale, și pentru a se întoarce sănătoși acasă.”

A doua conferință doctrinară a plecat de la premisa că orice dezbateri în plan doctrinar este o confruntare la nivel ideatic și implicit o provocare. Temele prezentate pe mai multe module au cuprins o arie largă de probleme, vizând riscurile ce caracterizează mediul de securitate maritim în zona Mării Negre, transformările suferite pe plan regional și global, participarea la

exerciții multinaționale în cadrul coalițiilor de combatere a terorismului, precum și adaptarea operațiilor Forțelor Navale la noile cerințe. Au fost prezentate, de asemenea, referate privind misiunile Forțelor Navale desfășurate la mare și fluviu, participarea Marinei Militare Române la promovarea securității și stabilității în regiunea Mării Negre, precum și corelarea instrucției, evaluării și mentenanței cu misiunile Forțelor Navale. „Sunt convins că această conferință va constitui un bun moment de analiză, de brainstorming care va duce la o reasezare a doctrinelor noastre, a anumitor idei valoroase pentru mersul înainte al reformei doctrinare”, a precizat comandorul dr. Vergil Moraru, șeful Serviciului Doctrină, Învățământ și Tradiții din SMFN.

Actualitatea și importanța temelor prezentate, precum și dezbaterile pe marginea acestora au suscitât interesul participanților și au condus la discuții și susținerea unor opinii solid argumentate. Participarea la conferință a reprezentat o reală contribuție pentru orientarea concepțiilor doctrinare în raport cu transformările actuale ale Forțelor Navale. ■



ATÂT DE APROAPE DE CER...

Instrucția în zbor a piloților marinari continuă

Text și foto: **Olivia BUCIOACA**

De la intrarea elicopterului IAR 330 Puma Naval în dotarea Forțelor Navale la jumătatea lunii iulie 2007, cei opt piloți, ofițeri de marină, și-au continuat instrucția la Baza Aeriană Mihail Kogălniceanu efectuând zboruri de antrenament în fiecare săptămână. Și pentru că s-a pus un accent deosebit pe instrucția în zbor, de atunci și până la data prezentei noastre în Baza Aeriană Mihail Kogălniceanu, pe 31 octombrie, piloții marinari au reușit fiecare să zboare aproximativ 17 ore pe elicopterul IAR 330 Puma Naval, din cele 25 de ore rămase de executat până la sfârșitul anului, în condițiile în care au trebuit să depășească și greutățile inerente oricărei început. De la sol, fără să piardă din priviri, nici măcar pentru o secundă, elicopterul aflat în aer, comandorul Tudorel Duță, șeful Centrului de conducere a Aviației din CON ne-a declarat, „Deși piloții noștri au parcurs două module de pregătire în Forțele Aeriene, noi a trebuit să o luăm într-un fel de la început, pentru că este un elicopter nou, cu alte echipamente care trebuie învățate pentru a putea fi exploatate corect în zbor. Pentru stadiul actual, însă, putem spune că avem rezultate. Piloții reușesc să se concentreze, să deprindă ceea ce trebuie învățat și să-și formeze deprinderi și calități de buni zburători.”

Instrucția în zbor

În timpul orelor de zbor, piloții execută o gamă largă de misiuni printre care, exerciții de tehnică a pilotajului, de rezolvare a unor cazuri de urgență ce pot apărea în zbor, precum și exerciții de navigație. Am fost și noi alături de ei, pentru o zi, zburând, la asfințit, deasupra fâșiei de uscat străjuită de Marea Neagră și zona lagunară Razim-Sinoie care ne-a purtat parcă spre eternitate, îndreptându-ne spre imaginara linie înroșită a orizontului. Chiar decât la primele ore ale dimineții ne pierdusem speranța de a mai zbura, din cauza vizibilității reduse, ceață deasă dispersându-se abia la orele amiezii, am reușit totuși, în acea zi să survolăm spațiul, alături de locotenentul Petre Pavlov și instructorul de zbor din acea zi, locotenent-comandorul Alexandru Ionescu, fascinați de panorama împrejurimilor.

Puținele cuvinte, schimbate între pilot și instructor, cu rolul de a-l ajuta pe tânărul „zburător” să cunoască mai bine anumite procedee de manevră, nu ne-au surprins,

ci au întărit doar ceea ce aflasem despre nivelul de pregătire la care au ajuns. Tot timpul am crezut că piloții sunt un fel de îngeri care umblă cu aripile sub uniforma de zbor, deschizându-le atunci când se înalță spre cer, spre infinit pentru a-și duce la bun sfârșit misiunea, și a se putea astfel întoarce pe pământ. Și mi-am dat seama că nu eram departe de adevăr. A fost suficient să ne urcăm la bordul elicopterului și să zburăm alături de piloții noștri, pentru a descoperi ceea ce știau să facă cei mai buni, să survoleze spațiul, urmându-le eforturile, perseverența și realizările.

În zbor, timpul și spațiul au avut parcă o altă dimensiune, cele aproximativ 50 de minute au trecut prea repede, derulându-se în fața ochilor ca secvențe dintr-un film pe care o dată doar ni-l imaginam. Misiunea în aer a luat sfârșit. Și o dată cu ea încă o zi de pregătire în zbor a piloților. La finalul unui zbor având la mână doi dintre piloții marinari, am aflat amănunte despre misiunea îndeplinită, de la locotenentii Cătălin Cărnău și Petre Pavlov: „Am avut exerciții în tur de pistă. Decolări și aterizări atipice, cu vânt din diferite direcții. După spusele domnului instructor se pare că exercițiul a fost executat bine, chiar spre foarte bine. Vom vedea pe viitor”. „Am avut de executat un singur tip de exercițiu, însemnând un traiect pe care l-am planificat în cursul acestei dimineți, fiind și în simplă comandă a fost cred eu bine, cu micile corecții pe care mi le-a dat domnul comandant în elicopter, în general sunt mulțumit de cum am zburat, dar cum e și vorba întotdeauna e loc de mai bine.” La sfârșitul zborului, locotenent-comandorul Alexandru Ionescu, comandantul Grupului de elicoptere, mulțumit de evoluția colegului de elicopter, ne-a declarat: „În momentul de față putem spune că băieții au avut o evoluție absolut normală pentru condițiile date, așa cum ați putut vedea, a fost o zi un pic mai deosebită în sensul că nu am avut niște condiții meteo strălucite, dar cu toate acestea băieții fac față, fac față cu brio. Sunt exact la nivelul la care ne așteptam să fie.”

Mihail Kogălniceanu versus Tuzla

În momentul de față, Forțele Navale își desfășoară activitatea pe aerodromul de la Mihail Kogălniceanu, din cauza faptului că Baza Aeriană de la Tuzla, locul unde ar fi trebuit să se efectueze orele de zbor ale piloților noștri, se află într-un

proces de modernizare. Unitatea a fost conservată pentru o perioadă lungă de timp, iar facilitățile existente sunt improprii desfășurării zborului. Piloții sunt nevoiți să se pregătească pe Baza Aeriană Mihail Kogălniceanu și din cauza dotării tehnice, care în acest moment, nu se ridică la nivelul necesar pentru a putea desfășura activitatea de zbor în Forțele Navale în mod absolut independent. Atât de aproape, în primul rând suflătește, de piloții pe care îi instruiește, locotenent-comandorul Alexandru Ionescu, comandantul Grupului de elicoptere ne-a vorbit despre unele dintre problemele cu care se confruntă: „Sperăm să ne întoarcem acasă cât mai repede. După cum vedeți acum suntem musafiri la Forțele Aeriene. Trebuie să recunoșc faptul că Forțele Aeriene ne tratează cu multă curtoazie, și că ne ajută pentru a ne desfășura activitatea de zbor, dar totuși nu suntem acasă și ne dorim din tot sufletul ca acest fenomen să se întâmple cât mai repede. Aici datorită faptului că forțele Grupului de elicoptere sunt împărțite în două locații, activitatea se desfășoară relativ greu și programul nostru de muncă de multe ori depășește 10, 11 ore pe zi. Acest lucru mai devreme sau mai târziu e posibil să aibă repercursiuni și asupra personalului, din punct de vedere al stării psiho-fizice. Singurul motiv pentru care acest lucru nu se întâmplă deja este, incredibilă, incredibilă, vă spun cu mâna pe inimă, dăruire cu care oamenii aceștia își fac meseria. Lucrăm într-un mediu am putea spune multinațional, care are avantajele lui, în sensul că deja piloții noștri sunt integrați în acest mediu, dar care are și o serie de dezavantaje, suferim mult din cauza lipsei de spațiu și trebuie să aplicăm un program de lucru extrem de flexibil pentru a fi în stare să ne desfășurăm activitatea și să ne atingem obiectivele.”

Pilot sau ofițer de stat major?

Pentru piloții marinari o zi ar trebui să aibă mai mult de 24 de ore. Programul în timpul unei zile de instrucție în zbor depășește de cele mai multe ori 11 ore și atunci ne întrebăm când mai au timp și trebuie studiu, pentru că în fiecare an piloții trebuie să susțină licențe care să le permită continuarea pregătirii pe elicopter. Problemele existente se referă la lipsa oamenilor care ar trebui să se ocupe de operații, de întocmirea documentelor de stat major. Aceștia nu sunt încadrați și prin cumul de



Locotenentul Petre Pavlov înainte de decolarea elicopterului IAR 330 PUMA NAVAL.

funcții, activitățile administrative cad tot în atribuțiile celor 10 ofițeri care compun Grupul de elicoptere, un lucru deloc de neglijat atunci când pregătirea psihică și fizică în zbor a piloților este perturbată și are de suferit. Locotenentii Petre Pavlov și Ionuț Ursescu: „Aviația nu înseamnă doar zboruri cu elicopterul, avem nevoie de timp fizic pentru studiu continuu, trebuie discutate și analizate problemele legate de zbor care apar de pe o zi pe alta. Nu reușim aproape niciodată, ca după finalizarea orelor de zbor să ne împărțim din experiența fiecăruia, pentru a vedea cum e mai bine, unde greșim și pe viitor să nu ne mai lovim de aceleași probleme. E foarte importantă comunicarea între piloți, numai în felul acesta vom putea învăța, împărțind celorlalți din experiența proprie de zbor. Realizarea planurilor, a documentelor, necesare de altfel, ne răpește foarte mult timp din pregătirea în zbor și nu e normal, pentru că noi ne-am propus să fim piloții Forțelor Navale, un vis pe care îl trăim în fiecare zi și care sperăm să se materializeze așa cum ar trebui. Pregătirea psihică și fizică, pregătirea individuală de specialitate ar trebui să constituie prioritățile noastre pentru a deveni specialiști ai zborului și nu să ne gândim la alte activități care nici nu ar trebui să ne privească. Nu ne mai rămâne altceva decât să fim optimiști și să sperăm că lucrurile se vor îndrepta.” Deși nimeni nu a vorbit despre insuficiența spațiului, pentru că acest

lucru se vede și e de la sine înțeles, o altă problemă pe care trebuie să o aducem în discuție ar fi condițiile în care Grupul de elicoptere al Forțelor Navale își desfășoară activitatea în Baza Aeriană Mihail Kogălniceanu. Într-o singură cameră, cedată prin amabilitatea escadrelor Forțelor Aeriene, cei opt piloți și instructorii de zbor stabilesc ultimele detalii dinaintea zborului, atât de concentrați încât nu le mai pasă de problemele cotidiene legate de lipsa spațiului. Nu își doresc altceva decât să demonstreze că merită să fie piloții Forțelor Navale.

Cursuri de pregătire

În perioada iulie-septembrie doi dintre piloții marinari au participat la un curs multinațional de securitate aeriană în Statele Unite ale Americii, alături de 25 de ofițeri, ingineri și piloți din 16 țări. Cursul s-a desfășurat în două module, piloții asistând la activități în cadrul laboratorului de investigații pe accidente reale de aviație. Prin participarea la acest curs piloții marinari sunt atestați să facă parte dintr-o echipă de investigații a unor accidente de aviație și să poată conduce un program de securitate aeriană în cadrul Grupului de elicoptere, un program care trebuie să se desfășoare zilnic începând cu momentul pregătirii misiunii și până la încheierea acesteia. Am aflat mai multe informații despre ce au învățat la cursul

de securitate aeriană și despre cum își găsesc aplicabilitatea aceste cunoștințe în activitatea pe care o desfășoară la baza navală Mihail Kogălniceanu din dialogul cu locotenentii Bogdan Curcă, instructor cu metoda și securitatea zborului la Grupul de elicoptere și Cătălin Cărnău, pilot șef patrula 3 elicoptere ambarcate: „A fost deosebit de important și consider că absolut toți piloții din cadrul unității noastre cel puțin ar trebui să facă acest curs, pentru că îți schimbă oarecum punctul de vedere, te face să privești altfel lucrurile, cel puțin din punctul de vedere al securității aeriene care este deosebit de importantă. Aplicabilitatea celor învățate o consider majoră deoarece am reușit să facem schimb de experiență cu ofițeri străini care au fost implicați în investigația unor accidente de aviație. Am căpătat experiența necesară să putem vedea lucrurile spre siguranță și securitatea zborului.”

Am părăsit Baza Aeriană Mihail Kogălniceanu, lăsând piloții marinari să-și continue antrenamentele de zbor. Pentru ei va urma o intensificare a activității de zbor de instrucție, pentru că la începutul lui 2008, cel de-al doilea elicopter IAR 330 Puma Naval va intra în dotarea Forțelor Navale. Obiective ambițioase și în debutul anului viitor, când piloții noștri vor începe zborul de antrenament deasupra mării, urmând ca în toamnă să execute și primele apurări pe fregatele Regele Ferdinand și Regina Maria. ■

O vară în Mediterana
pentru cadeții români

NS MIRCEA ÎN „FIESTA” NAUTICĂ SPANIOLĂ sau despre Regata de Grandes Veleros Mediterranea 2007 (II)

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 o „coridă” nautică spaniolă (jumătate din regată s-a desfășurat în Spania, la Alicante și Barcelona și numeroase nave au fost din America Centrală) desfășurată însă pe itinerariul unui arc de cerc latin geografic (a mai inclus o escală în Toulon în Franța și s-a încheiat la Genova în Italia) 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 de escală, un festival și în același timp un muzeu maritim vivanț și itinerant care l-a adus pe oameni un pic mai aproape de mare. Cronică de marș.



Coadă formată de turiștii francezi și străini pentru vizitarea *NS Mircea* în Baza Navală Toulon a fost impresionantă și constantă în toate cele trei zile de escală.



Vedere de ansamblu a portului și radei Toulon de pe Mont Faron.

Toulon

Revenim în acest număr de revistă cu partea a doua a relatării marșului *NS Mircea* din Mediterana și a participării la Tall Ships Race 2007 Mediterana din vara anului trecut. Chiar dacă articolul vede lumina tiparului în miezul iernii, departe de canicula și agitația verii, credem totuși că este un bun exercițiu de memorie pentru cei 198 de membri ai echipajului și, mai ales, pentru cititorii revistei noastre care au astfel posibilitatea de a ne însoți prin intermediul paginilor următoare la parcurusul ultimei jumătăți a arcului de cerc latin al competiției, respectiv de la Toulon la Genova. Am intrat în Toulon pe dat de 21 iulie, întâmpinați călduros de Marina Militară franceză, pe mare și în aer, elicopterele însoțindu-ne până la locul de acostare. Cea mai bună organizare a competiției - și nu cred că este un punct de vedere subiectiv - am întâlnit-o aici, la Toulon, poate și din dorința gazdelor de a demonstra că și un oraș relativ mic poate organiza cu succes, pentru prima oară, o astfel de competiție (potrivt estimărilor locale numărul turiștilor și vizitatorilor a trecut de 250000 de persoane). Cei mai mulți vizitatori s-au înregistrat aici (6645), un public avizat și, mai ales, civilizat, care s-a deplasat pînă în baza navală, mai bine de un kilometru, pe caniculă, pentru a putea vizita *NS Mircea*.



Interes major al vizitatorilor pentru velierele aflate la cheu în Toulon. În prim plan velierul *Libertad*, aparținând Argentinei.

Onoarea de a acosta în baza navală a revenit, pe lângă nava noastră, doar velierelor *Creoula* (Portugalia) și *Palinuro* (Italia) flancate elegant de fregata franceză *Surcouf*. Toulon, cea mai mare bază navală din Mediterana dar și din Franța este un oraș care are ce oferi oricărui vizitator interesat mai ales de istoria navală ca să nu mai vorbim de apropierea de Marsilia sau Coasta de Azur care îl face și mai

atractiv din punct de vedere turistic. A fost și locul unde cadeții români au triumfat la jocurile sportive - fie că vorbim de bărci polineziene, trasul la pară (echipa a fost coordonată de căpitan-comandorul Liviu Nistor de la SMMFN „Amiral Murgescu”) sau alte jocuri sportive - ocupând locul unu la general. De altfel, la toate întrecerile sportive lotul *NS Mircea* a fost condus de căpitan-comandorul Virgil Ene de la



Instantaneu de la jocurile sportive (trasul la pară) unde am ocupat locul I.



Festivitatea de premiere de la Toulon unde *NS Mircea* și-a adjudecat două premii importante.

Academia Navală „Mircea cel Bătrân” care a fost în același timp și șeful practicii de la bord. Dar trebuie menționat mai ales faptul că la Toulon a avut loc cea mai frumoasă paradă a echipajelor. Desfășurată pe Avenue de la République, bulevardul paralel cu faleza, și până în Place D'Armes, unde a avut loc și festivitatea de premiere,

parada a reunit echipajele tuturor navelor participante și un public entuziast. Blocul compact de paradă format din toți cadeții bordului și condus de locotenentul Marius Ignat, comandantul subunității ANMB de la bord, a fost aplaudat la scenă deschisă chiar pe timpul deplasării spre locul de adunare.

Și tot aici, din cele cinci premii acordate, două au revenit *NS Mircea*, respectiv premiul pentru „Spiritul marinăresc” (înmănat de viceamiralul de escadră Jean Tandonnet, prefectul maritim al Mediteranei) și cel pentru ocuparea locului I la probele sportive, înmănat chiar de primul orașului, Hubert Falco. Ca o paranteză, merită subliniat implicarea totală a autorităților locale în organizarea competiției, prezența permanentă a primarului și prefectului maritim al Mediteranei la toate manifestările și ceremoniile, fie că vorbim de conferința de presă de la deschidere sau ceremonia de acordare a premiilor. Pentru că dincolo de frumusețea și firescul competiției nu trebuie pierdut din vedere că organizarea unei astfel de manifestări aduce serioase beneficii economice, turistice și financiare.

A doua regată fără vânt

Parada navală de a doua zi, 24 iulie, a fost impresionantă prin numărul mare de ambarcațiuni participante, de ordinul suteilor, prin lungime și frumusețea peisajelor

și s-a desfășurat între Toulon și Hyères. A fost și singura zi cu vânt puternic dar favorabil. Cu toate acestea organizatorii au preferat să amâne pentru a doua zi, 25 iulie, startul în cea de a doua și ultima cursă a competiției. A fost cu certitudine cel mai frumos început de cursă, toate velierele participante trecând maiestuos unul pe lângă celălalt înainte de a se departaja în funcție de vele și măiestria echipajelor. Din păcate, nici de data aceasta vântul nu a fost de partea organizatorilor și a concurenților, aceștia fiind nevoiți să oprească cursa înainte de termen, în ziua de 27 iulie la ora 5 dimineața, iar situația - trebuie să precizăm aici - nu este una neobișnuită pentru Marea Mediterană în această perioadă a anului. Oricum, *NS Mircea* s-a clasat pe locul 7 în prima cursă, respectiv pe 6 în cea de a doua, și vorbim aici de velierele din clasa A. Locul ocupat este unul firesc dacă luăm în considerare deplasamentul, arborada și velele vegetale și nu din dacron, un material sintetic, cum au toate celelalte nave dar și vântul relativ slab din perioada curselor. „Cred că pe viitor se impune o schimbare totală de vele la *NS Mircea* deoarece velele noastre sunt din material natural, sunt vele extrem de bune din punctul meu de vedere, însă pe un vânt relativ scăzut nu dau randamentul scontat și pentru astfel de competiții, de genul regatelor, nu reușim să prindem viteza necesară pentru a ocupa locurile



Cadeții români în fața *NS Mircea* înainte de parada echipajelor.



Instantaneu de la parada echipajelor.



Una din seriile de escală în Toulon. De la stânga la dreapta: *Capitan Miranda*, *Mir*, *Amerigo Vespucci*.



Parada navală la plecarea din Toulon cu cadeții pe vergi.



Startul în ultima cursă a competiției. Toulon-Geneva.



Botez marinăresc la bord. „Victimă” este doamna dr. Mariana Păvăloiu.

dorite și pentru care suntem pregătiți.” ne-a declarat căpitan-comandorul Gabriel Moise, comandantul navei.

Relații amicale și „internaționale”

Să amintim - și spunem aceasta deoarece intenționăm să revenim cu un articol separat pe această temă în numerele viitoare - și spectrul internațional al cadeților (i-am numit astfel deși printre ei s-au aflat și ofițeri (aspiranți sau locotenenți), maiștri militari și subofițeri sau elevi), 13 la număr, veniți în practică la bord din nu mai puțin de șapte marine militare care reprezintă șapte țări. Unii s-au aflat la bord pe toată durata marșului (cazul Ucrainei și al Turciei) alții doar pentru câteva zile

tunul acordat navei noastre fiind de natură să ne aducă aminte de o altă epocă. De altfel, căpitan-comandorul Valledo Carlos, comandantul de pe *Guayas* ne-a și declarat într-un interviu: „*Ne leagă o mare prietenie de NS Mircea, de echipaj, de ofițeri și comandantul navei. Nu pot să spun decât mulțumim foarte mult că ne-ați lăsat să vă fim prieteni, mulțumim foarte mult că sunteți așa cum sunteți, adică asemănători cu noi, nu ne uitați și vă așteptăm pe toți în Ecuador.*”

Genova, între botezul marinăresc și finalul Tall Ship Race 2007 Mediterana

Tot între Toulon și Genova a avut loc la bord și botezul marinăresc, eveniment inițial marcant din viața oricărui marin, tratat cu seriozitate de zeul Neptun întruchipat de MMI Georgel Ilină și curtea



Unul din ajutoarele zeului Neptun, MMIII Romeo Pascu.



Lucrul în arboradă.

(cum a fost cazul cadeților francezi aflați la bord doar între Toulon și Genova). Nu avem o statistică exactă dar credem că este totuși un record pentru *NS Mircea*. Este, în același timp, un sentiment reconfortant și de mândrie națională dacă ne gândim că doar cu un deceniu în urmă scriam sau relatam despre practica pe care studenții noștri reușeau să o facă pe *Amerigo Vespucci* sau alte nave similare. Iată că acum Forțele Navale Române, prin *NS Mircea*, devine gazdă pentru cadeții marinelor care nu dispun de un astfel de velier școală.

Pe timpul competiției s-au legat relații de prietenie nu doar între cadeți ci și între comandanții navelor, exemplul cel mai elocvent fiind poate cel al navei școlă ecuatoriene *Guayas*, renumită printre competitori nu doar pentru ritmurile latino fierbinți de la bord din porturile de escală ci și pentru curtoazia pe mare, salutul cu

sa formată din SGV-ii Ioan Purice, Radu Diță, Sorin Comșa, Valentin Tudor, MM III Romeo Pascu și elevul fruntaș Nicolae Ghiurcă și suportat cu stoicism de aproape toți membrii echipajului. Repetat în fiecare an și marș de instrucție la bordul navei al rămâne unic în amintirea cadeților participanți.

Genova a fost ultimul port al competiției Tall Ships Race 2007 Mediterana, un adevărat arc de cerc latin geografic, pornit din Alicante și terminat aici, în Italia. Algoritmul activităților a fost același ca și în celelalte porturi, competiții sportive, evenimente artistice, petrecerea echipajelor, festivitatea de premiere și parada echipajelor, precedată de această dată de parada costumelor de epocă a locuitorilor genovezi și dinamizată de cadeții noștri pe tot parcursul până în portul antic unde a avut loc și festivitatea finală de premiere. De data aceasta echipajul nostru

nu a mai fost nominalizat la nici unul din premiile acordate. Probabil, datorită celor două premii luate de la Toulon de către *NS Mircea*, organizatorii au urmărit să mulțumească pe toată lumea deși am fost aproape de obținerea altor trofee, cum a fost de exemplu cel pentru echipajul cel mai „internațional” care a revenit navei *Stad Amsterdam* care a avut la bord în cursa a doua cadeți din nu mai puțin de 16 naționalități. Să mai menționăm în treacăt premiile pentru nava aflată la cea mai mare distanță de casă, 14.833 de mile, acordat navei *Libertad*, celei mai vechi nave (1874), *Far Barcelona*, echipajului cu cele mai bune rezultate sportive pe parcursul competiției, *Mir*, celui mai inventiv bloc de paradă (pe merit), *Amerigo Vespucci*, celui mai „colorat” și draguț bloc de paradă acordat uruguayenilor de pe *Capitan Miranda* sau pentru echipajul cu media de vârstă cea mai scăzută (18,1 ani) acordat navei *Etoile Horizon*. Practic, parcurgând doar lista cu denumirile premiilor îți poți face o idee despre obiectivele nobile ale organizatorilor competiției. Nu mai vorbim de atracțiile turistice și culturale ale capitalei Liguriei. Parada navală la plecarea din Genova, cu echipajul pe vergi, a marcat practic încheierea competiției Tall Ships Race 2007 Mediterana.

La începutul primei decade a lunii august deja ne îndreptam spre casă, atracția acestor zile fiind reprezentată de vulcanul Stromboli și, în egală măsură, de examenele elevilor și studenților de la bord. Sub supravegherea instructorilor și profesorilor cadeții au parcurs toată gama examenelor, fie că vorbim despre cele teoretice sau practice, de prezentarea lucrărilor de matelotaj sau chiar de navigația astronomică. Paralel a avut loc și o prezentare a misiunilor și echipamentelor scafandrilor militari, realizată de MM I Georgel Ilină, zeul Neptun „de serviciu” dar și scafandru bordului din ultimele marșuri. Și ca o ironie, ca o favoare tardivă dar utilă a zeului Eol, vântul favorabil ne-a purtat cu viteze ce au atins și șapte-opt noduri spre casă, parcă pentru a ne face să uităm supărarea pricinuită de lipsa vântului în cele două curse.

Ce spune echipajul ...

După aproape 4800 de mile parcurse, din care 900 cu vele, se poate face un bilanț. Căpitan-comandorul Gabriel Moise, comandantul navei: „*Anul acesta a fost plin de evenimente, au fost o serie de activități pe care le-am executat în porturi, o serie de parade la care a participat echipajul, activități sportive, întâlniri oficiale cu autoritățile locale, militare, portuare, cu atașatii militari ai României în țările vizitate, astfel încât consider că în acest marș, în ciuda faptului că, din punctul meu de vedere a fost extrem de scurt, de numai 52 de zile, am câpătat în plus o experiență pe care*



NS Mircea în portul Genova.



Parada echipajelor la Genova.

o adăugăm la cea deja acumulată și cred că va reprezenta un atu pentru mine în viitor."

MMI Sorin Gâdea: „Marșul m-a solicitat pentru că au fost foarte mulți cadeți, cerințele au fost mari, am încercat să facem altceva decât făceam de obicei, să acoperim toate obiectivele și planurile pe care ni le-am propus. Cred că în primul rând ar trebui îmbunătățite condițiile de trai, programul de apă. Suntem la început de drum, încercăm să schimbăm pregătirea, modul de abordare al pregătirii și suntem bucuroși că anul acesta am navigat foarte mult cu vele, este un record de când mă află la bord."

Elev fruntaș Ioana Natalia Ciocotșan: „Au fost multe lucruri noi de văzut, multe provocări, multe privațiuni dar și multe privilegii. A fost un voiaj de instrucție și evident, ne-am supus regulilor și privațiunilor militare. Echipajul permanent al navei este unul dedicat și în general cred că este nevoie de foarte multă pasiune pentru a fi

la bord, sunt foarte multe activități solicitante, atât din punct de vedere fizic cât și sufletelesc."

... și ce promite presa militară de marină

Reflectarea marșului NS Mircea din anul 2007 în produsele Grupului Mass-Media al Forțelor Navale nu se încheie însă aici. Pentru luna aprilie va anunțăm apariția unui număr special al revistei „Marina Română” în care veți putea redescoperi povestea, în imagini fotografice de data aceasta, a marșului NS Mircea. Mai mult, intenționăm și realizarea a două articole separate (poate chiar și reportaje de televiziune) despre practica celor 13 cadeți străini la bord și modul în care putem îmbunătăți imaginea de țară prin intermediul marșurilor de instrucție. Până atunci puteți vedea mai multe fotografii din timpul marșului și informații mai detaliate (prin corespondențele realizate

4 întrebări pentru Matteo Bruzzo, președintele STI Italia

- Când credeți că va fi posibilă organizarea unei astfel de competiții și în Marea Neagră?

- Am purtat discuții preliminare pentru realizarea unei curse istorice în Marea Neagră din Grecia, Istanbul, Bulgaria și am vorbit și cu prietenii noștri români să realizeze ceva acolo și sperăm să ne alăturăm acestei aventuri nautice în anul 2010. Cu certitudine nu anul viitor (2008, n.n.), din păcate.

- Ce știți despre NS Mircea?

- Pentru noi a fost o mare bucurie atunci când am văzut nava dumneavoastră deoarece nu ne așteptam ca o navă românească să ajungă în mările noastre. Pentru mine a fost o mare fericire să întâlnesc mai întâi nava, comandantul, toți extrem de amabili și deschiși la idei noi, în special la înființarea unei filiale STI (Sail Training International) în România care să deschidă calea tinerilor îndrăgostiți de mare și de navigația cu vele. Este un adevărat vis că românii vor naviga alături de noi cât mai curând posibil.

- Tall Ship Race - Mediterana 2007 s-a încheiat. Două curse, ambele fără vânt. Cum comentați?

- Aceasta e Mediterana, e tot ceea ce pot să spun. În timpul verii Marea Mediterană este ori foarte liniștită ori foarte agitată. Vă amintiți desigur de Toulon unde în prima zi era un vânt puternic de 32 de noduri iar a doua zi, practic, nu mai era vânt.

- Care credeți că este cauza pentru care NS Mircea nu s-a clasat pe un loc mai bun în cele două curse?

- Motivele sunt două. Dacă ne gândim de pildă la Windrose, care a câștigat prima cursă, trebuie să spunem că este un tip de navă total diferit: rapidă, de construcție recentă și cu linii moderne, ca să nu mai spunem că are doar 40 de metri lungime. NS Mircea este o navă mai veche, așadar cu linii vechi, cu vele pătrate și care are nevoie de vânt puternic. În absența acestuia Mircea, ca și celelalte nave de fapt, nu poate câștiga nici o cursă. De fapt, cursele au fost câștigate de nave mai mici, mai ușoare, mai rapide, din clasele B, C sau chiar D.



Prezentarea echipamentelor de scufundare.

de ofițerul de relații publice al bordului, căpitan-comandorul Octavia Tărăbuță) accesând adresa de internet www.anmb.ro/rom/files/bric/mars_Mediterana.

Călătoria nu se sfârșește niciodată...

Un alt subiect de interes, prea puțin abordat chiar și în paginile revistei noastre, este posibilitatea înființării unei filiale Sailing Training International în România, sub egida Academiei Navale „Mircea cel Bătrân” în scopul promovării navei și atragerii de sponsorizări precum și impul-

sionarea participării NS Mircea la Forumul Velierelor din Clasa A, forum din care face parte, prin participarea unui reprezentant al forțelor navale la întâlnirile organizate de către STI. Din moment ce singurul velier din clasa A din România este deținut și operat de Forțele Navale este firesc ca inițiativa organizării unei astfel de filiale să aparțină tot marinarilor militari. De altfel, comanda navei și a marșului au și purtat discuții cu oficialii STI în acest sens, printre care s-au numărat Nigel Rowe, președintele STI, Ross MacDonald, președintele executiv, Peter Newell, directorul de cursă, Christian Bickert, reprezentantul Franței în cadrul STI și Matteo Bruzzo, președintele



Examine la bord.

Sail Training Association Italia (care ne-a acordat și un interviu pe care îl puteți citi la sfârșitul materialului).

Pe data de 10 august aventura nautică numită Tall Ships Race 2007 Mediterana și marșul de instrucție s-au încheiat oficial odată cu intrarea velierului școală al Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”, cu cadeții pe vergi, în Portul Militar Constanța. De acum gândurile tuturor se îndreaptă deja spre provocarea de anul viitor. Adică, după informațiile de acum, un marș de 114 zile și aproximativ 10000 de mile, între 26 mai și 18 septembrie prin Marea Neagră, Marea Mediterană, Oceanul Atlantic, Marea Nordului și Marea Baltică, cu escale la Cagliari, Malaga, Rouen, Brest, Rotterdam, Copenhaga, Rostock, Plymouth, Lisabona și Valletta. Și poate în 2010, cine știe, la „Velas Sudamerica 2010” organizată de Argentina și Chile. Așa cum vă spuneam la început, călătoria nu se sfârșește niciodată, ci doar se întrerupe pentru puțin timp. ■



Afluența vizitatorilor a fost mare și în Genova.



În căutarea vântului.

Marșul în cifre și statistici

Durata marșului: 52 de zile (19 iunie – 10 august 2007). Escale în Pireu (Grecia), Alicante, Barcelona (Spania), Toulon (Franța) și Genova (Italia). Echipaj: 198 de persoane (dintre care 19 ofițeri, 16 maiștri militari, 2 subofițeri, 2 salariați civili, 35 studenți ai Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”, 63 elevi ai Școlii Militare de Maiștri la Forțelor Navale „Amiral Ion Murgescu”, 48 soldați și gradați voluntari și 13 cadeți străini. Comandantul marșului a fost comandorul Ștefan Georgescu, comandantul navei căpitan-comandorul Gabriel Moise, șeful practicii căpitan-comandorul Virgil Ene. Nava a fost vizitată de aproximativ 18750 de persoane. S-a navigat cu motorul timp de 477 ore de marș (286 ziua și 191 pe timp de noapte) fiind parcurse astfel 3774 de mile (2224 ziua și 1550 pe timp de noapte) cu o viteză medie de 7,9 noduri (7,7 ziua și 8,1 pe timp de noapte). S-a navigat în derivă timp de 129 de ore (96 ziua și 33 noaptea) parcurgându-se astfel 65 de mile (46 ziua și 19 noaptea) cu o viteză medie de 0,5 noduri. Navigația cu vele a înregistrat un total de 267 de mile (167 ziua și 100 noaptea) fiind parcurse astfel 888 de mile (din care 570 ziua și 318 noaptea) cu o viteză medie de 3,32 noduri (3,41 ziua și 3,18 noaptea). În total s-au înregistrat 873 de ore de marș (549 ziua și 324 noaptea) și s-au parcurs 4727 de mile (2840 ziua și 1887 noaptea) cu o viteză medie de 5,41 noduri (5,17 ziua și 5,82 noaptea). Rezultate obținute de lotul sportiv al NS Mircea: Alicante – locul I la bărci cu rame și locul II la general; Barcelona – locul II la bărci cu rame; Toulon – locul I la tras la parâmă și locul I în clasamentul general; Genova – locul II la tras la parâmă.

Tall Ships Race 2007 – Mediteranea Nave participante

Am considerat util să publicăm, pentru toți cei îndrăgostiți de navigația cu vele, și navele participante, atât cele care au concurat în cele două curse (Alicante-Barcelona și Toulon-Genova) cât și pe cele care au fost prezente doar în porturi. **Clasa A:** Libertad (Argentina), Juan Sebastian de Elcano, Cala Millor (Spania), Creoula (Portugalia), Guaymas (Ecuador), Windrose (Olanda, locul I în prima cursă, Alicante-Barcelona, la clasa A; au existat nemulțumiri printre ceilalți concurenți pentru încrederea navei la clasa A), Stad Amsterdam (Olanda, locul I în cursa a doua, Toulon-Genova, la clasa A), Mir (Rusia), Capitán Miranda (Uruguay), Pogoria (Polonia), Kaliakra, (Bulgaria), Mircea (România), Palinuro, Amerigo Vespucci, Italia (Italia). **Clasa B:** Pandora (Italia, locul I în cursa a doua, Toulon-Genova, la clasa B), Jolie Brise (Marea Britanie), Belle Poule, Le Don du Vent, Anthea, Aquarelle (Franța), Bon Temps, Far Barcelona, Tho Pa Ga, Isla Ebusitana (Spania). **Clasa C:** Idea Due (Italia), Serie Marais of Plymouth (Marea Britanie), Viva (Letonia, locul I în cursa a doua, Toulon-Genova, la clasa C), Xsaar, Zenobe Gramme (Belgia), Summer Samba, Laisse Dire, Europe, Spirit of Viking, Felia Ura, Esprit D'Equipes (Franța). **Clasa D:** Tirant Primer, Tartessos, Giralda (Spania), Diamant Noir, Etoile Horizon, Bon Temps (Franța), Pamadica (locul I în cursa a doua la clasa D), Stella Polare, Capricia (Italia), Santa Eulalia (Spania, aparține Muzeului Maritim din Barcelona).

Arta maritimă militară românească sub auspiciile transformării

Cpt.odor.prof.univ.
dr. **Ioan CRĂCIUN**
Universitatea Națională de Apărare

Abordările teoretice privind evoluția războiului naval au permis, de-a lungul vremii, concluzii importante pentru desfășurarea bătăliilor pe mare, concluzii care au pus bazele artei maritime militare și au contribuit la dezvoltarea și transformarea acestora într-o adevărată știință navală fără de care succesul nu mai poate fi posibil. Astfel, arta maritimă militară a devenit un domeniu principal al științelor militare, a evoluat o dată cu societatea omenească, iar dezvoltarea științei și tehnicii a avut un cuvânt hotărâtor în ceea ce privește modul de ducere a războiului pe mare. Nu ne propunem să analizăm în detalii evoluția artei maritime militare, dimpotrivă dorim, ca prin intermediul lecturii de față, să vă oferim dumneavoastră, cititorilor o motivație în plus pentru studiul acesteia. Mai mult decât evoluția artei maritime militare vom vedea care a fost atitudinea ofițerilor de marină față de teoria navală și ce rol au jucat instituțiile militare de învățământ cu specific de marină în promovarea acesteia. Atragem atenția asupra momentului actual al evoluției artei maritime militare românești și a importanței continuării studiului acesteia.

Arta maritimă militară a fost multă vreme privită ca o problemă pur prac-

tică și, spre deosebire de lucrările de strategie terestră, elaborarea celor de strategie navală s-a dovedit un proces mult mai complex și mai îndelungat, chiar dacă lucrări cu caracter general despre marină au apărut încă din antichitate. Până la sfârșitul secolului al XX-lea, când s-a generalizat studiul organizat al ducerii războiului pe mare, se considera că marinarii puteau câștiga mai mult din propria experiență decât din analiza bătăliilor și din cărți. Spre exemplu, amiralul englez Sir Herbert Richmond (1873-1946) argumenta ceea ce el numea „*School of Experience*” prin aceea că marina engleză avea nevoie de marinari și nu de „*șoareci de birou*”. În accepțiunea sa, strategia și tactica navală nu se puteau învăța decât pe mare.

De altfel, se pare că aceeași atitudine fusese promovată și în armata de uscat, după cum subliniază generalul maior Henry Humphrey Evans Lloyd (1720-1783), care, deși britanic fiind, a slujit, pe rând, în armata franceză, prusacă și austriacă. În opinia acestuia „*nu există artă sau știință mai dificilă decât aceea a războiului cu toate acestea, print-o contradicție inexplicabilă a firii umane, cei care îmbrățișează această profesie își dau prea puțin sau nu-și dau de fel silința s-o studieze. Ei par să-și închipuie că însușirea câtorva cunoștințe, și acelea nesemnificative, ajunge pentru a deveni un mare comandant*”.

Această atitudine promovată în armată, în general, și în marină, în particular pare a avea drept principală cauză frecvența ridicată a bătăliilor, care făcea să existe diferențe notabile între cei care se ocupau cu teoria războiului și cei care o aplicau, adică ofițerii. Astfel, mulți dintre cei care s-au ocupat cu teoria navală nu au fost marinari deosebiți însuși Mahan, considerat „*părintele fondator al gândirii navale*”, nu a fost un ofițer de marină excepțional, ci, mai degrabă, unul cu o carieră normală.

Lipsa de interes față de teoria navală a dus la întârzierea apariției instituțiilor militare de învățământ de marină ca principale instrumente de promovare a elementelor artei maritime militare. De altfel, s-a putut ușor constata că înființarea colegiilor de război în Anglia și apoi în SUA a dus la apariția gânditorilor navali moderni, majoritatea fiind profesori ai acestor instituții, dedicați studiului războiului pe mare.

Paradoxal, alte țări precum Franța, Germania sau Rusia au promovat cu mai mult curaj teoriile navale, deși reprezentau state cu o viziune mai mult continentală. Nevoia de a argumenta necesitatea unei puternice flote de război era mai puternică în aceste state decât în cele cu o viziune maritimă prin tradiție. Dar, și în acestea, ca și în primele, instituțiile militare de învățământ de marină au jucat un rol esențial în promovarea teoriilor navale.

Acest lucru este valabil și pentru școlile navale românești, mai ales în perioada interbelică, dar și după cel de-al doilea război mondial. Din păcate însă, într-o măsură destul de ridicată, gândirea navală românească s-a limitat la preluarea și, în final, la aplicarea unor concepte străine, specifice flotelor mari, aparținând marilor puteri navale, cu capacități de operare oceanice sau regionale. Se poate explica această situație și prin faptul că, la începutul secolului XX, majoritatea ofițerilor de marină se pregăteau în școlile navale franceze și italiene care promovau o gândire navală aflată sub influența lui Mahan. Ulterior, au pătruns în școala navală românească și ideile promovate de Corbett, Castex și alții, acces facilitat și de faptul că limba franceză reprezenta un instrument de lucru pentru aproape toți ofițerii de marină.

După cel de-al doilea război mondial gândirea navală românească s-a aflat puternic sub influența teoriilor navale sovietice, al cărei „*vârf de lance*” a fost amiralul Gorshkov. Imediat după război, o bună parte din ofițerii de marină au fost pregătiți în școlile navale din fosta URSS, ulterior, elementele de artă maritimă militară sovietică fiind preluate din diverse publicații sau traduceri, prelucrate și adaptate la specificul românesc. Însăși sintagma „*artă maritimă militară*” a fost preluată din literatura navală sovietică, sintagmă concept care, conform opiniilor actuale, ar trebui să se schimbe cu cea de „*artă navală*”.

Chiar dacă gândirea navală românească a fost puternic influențată, de-a lungul vremii, de marii gânditori navali, școlile navale românești au jucat un rol fundamental în promovarea elementelor artei maritime militare adânc ancorată în istoria marilor confruntări navale și influențată de perioadele istorice traversate.

Domeniul naval, ca de altfel toate domeniile luptei armate, se află într-un profund proces de transformare, bazat pe reorientare și restructurare atât în plan teoretic, cât și în cel acțional. În plan teoretic, străbătem o perioadă în care nu doar marile puteri navale, ci și alte state care dețin forțe navale de dimensiuni mai mici își revizuiesc strategiile navale, elaborează alte doctrine în domeniu, formulează noi principii și promovează modalități noi de ducere a luptei navale.

În România, amplul proces de reformă în care se află Forțele Navale trebuie să pună în discuție, pe lângă modernizarea structurilor, redotarea cu nave, echipamente și tehnică de luptă moderne, și adaptarea concepțiilor privind folosirea forțelor la conceptele Alianței Nord-Atlantice și la tendințele reflectate în prezent, în general, în domeniul luptei armate. Procesul de transformare trebuie să ducă

la crearea Forțelor Navale moderne, echilibrate structural și credibile în plan acțional, iar gândirea navală trebuie să abordeze concepte noi, unitare și naționale privind puterea navală a României, doctrina, strategia, arta operativă și tactica folosirii în luptă a acestora.

Deși perioada din 1989 și până în prezent poate fi considerată una relativ scurtă pentru transformarea consistentă a gândirii navale românești, totuși s-au produs schimbări de esență, pe care le punctăm în continuare.

În primul rând, transformările geopolitice din spațiul Mării Negre, ce au avut ca efecte principale creșterea numărului de state riverane, refacerea sistemului de alianțe, creșterea gradului de instabilitate și preocuparea altor state de a-și revizui interesele în zonă, au dus la orientări noi în domeniul naval. Securitatea maritimă a spațiului pontic capătă astfel noi valențe în contextul în care interesele în zonă se împart acum între actori statali și nestatali, organizații regionale și internaționale, mari concerne și companii industriale

tate pe timp de război. Astfel, misiunile executate pe timp de pace și în situații de criză au impus domeniul noi de acțiune, iar pentru arta maritimă militară noi orizonturi de cercetare.

De asemenea, cadrul multinațional în care s-au desfășurat acțiunile navale după 1989, a impus promovarea unui concept nou, și anume cel al *operațiilor maritime multinaționale*, executate sub mandat ONU, în care procedurile de operare standard referitoare la menținerea păcii, impunerea sancțiunilor economice sau a embargoului, operațiile umanitare, protecția mediului sau evacuarea necombatanților au deschis un capitol nou al artei maritime militare. Aceasta implică noi teorii referitoare la pregătirea, organizarea și conducerea Forțelor Navale și, totodată, modalități noi de folosire a lor în acțiuni militare pentru care nu există o experiență practică anterioară. Ea trebuie mai întâi dobândită, aplicată, îmbunătățită și apoi transmisă mai departe, iar asta înseamnă înainte de



multinaționale. Aceste transformări, produse, așa cum am arătat, într-o perioadă relativ scurtă, aduc forțele navale ale statelor riverane în fața a noi provocări, cărora diplomația navală, acordurile bi și multilaterale și cooperarea în zona Mării Negre trebuie să le facă față în mod constructiv.

În acest context, în cadrul Forțelor Navale au apărut preocupări constante privind elaborarea unei noi strategii navale, adaptată la noile realități și în concordanță cu redefinirea intereselor naționale ale României la nivel regional și global. Atât în plan tactic, cât și în plan operativ, Forțele Navale ale țării noastre execută noi misiuni în afara celor execu-

toate reîntorcerea la teorie. Școlii navale românești îi revine din nou o sarcină extrem de importantă în ceea ce privește inițierea, dezvoltarea și promovarea noii filozofii a războiului maritim. Desigur Academia Navală „Mircea cel Bătrân” și Universitatea Națională de Apărare „Carol I” trebuie să fie „vârful de lance” ale acestei dificile misiuni, efortul însă trebuie să fie al nostru al tuturor. Este important să acționăm în mod unitar indiferent unde ne desfășurăm activitatea, căci ne unesc aceleași idealuri de continuare a tradițiilor navale românești, iar mai presus de orice trebuie să se aștepte respectul și dragostea față de mare, marină și marinari. ■

Pagini de istorie înscrise în sufletul
multor generații de marinari

135 de ani de învățământ de marină

În perioada 15–17 noiembrie, Academia Navală „Mircea cel Bătrân” a fost gazda unor manifestări culturale și științifice care au marcat împlinirea a 135 de ani de învățământ de marină în România.



Festivitatea dedicată împlinirii a 135 de ani de învățământ de marină a Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”

Text: **Olivia BUCIOACĂ**

Foto: **Sorin Lupșă,**
Administrația Prezidențială

Festivitatea marinarilor

Cu siguranță fiecare din evenimentele organizate a fost important, dar poate cea mai emoționantă a fost festivitatea – desfășurată marți 17 noiembrie – prin care Academia Navală a sărbătorit 135 de ani de când, la Galați, învățământul românesc de marină a început să își scrie istoria prin Școala Flotilei, din anul 1872.

Chiar dacă s-a manifestat încă de la primele ore ale dimineții cu vânt și ploaie, natura dezlănțuită nu a reprezentat un obstacol în calea celor care au dorit să fie alături, la ceas aniversar, de instituția în care s-au pregătit pentru carieră, pentru viață, astfel că, festivitatea s-a bucurat de prezența unui public numeros. Din cauza ploii care nu mai conținea, platoul din incinta academiei, locul care în mod firesc ar fi trebuit să găzduiască acest eveniment, a rămas pustiu, fiind înlocuit de sala de sport, care a devenit, în câteva momente, neîncăpătoare pentru invitați. Academia Navală s-a dovedit a fi, încă o dată un spațiu viu

care a reușit să reunească, indiferent de vârstă, pe toți cei însuflețiți de iubirea de marină și de instituția care i-a format.

La această sărbătoare de suflet, au participat președintele României Traian Băsescu, absolvent al academiei în 1976, șeful Statului Major General, amiralul dr. Gheorghe Marin, șeful Statului Major al Forțelor Navale, contraamiralul de flotilă Dorin Dănilă, ofițeri din diverse structuri ale armatei, foști comandanți ai instituției, studenți, reprezentanți ai autorităților locale, personalități ale vieții publice și universitare, membri ai asociațiilor cadrelor militare în rezervă și în retragere. Pentru foștii și actualii studenți și profesori, festivitatea a reprezentat un prilej deosebit de a se întâlni și de a rememora momente de suflet din istoria activității desfășurate în academie. Manifestarea a debutat cu ceremonialul religios oficiat de Înalt Prea Sfinția Sa Teodosie, Arhiepiscopul Tomisului și un sobor de preoți. Importanța și semnificația momentului au fost amplificate de rostirea alocuțiunilor de către cei a căror activitate a fost sau este legata de instituția reprezentativă de învățământ de marină, Academia Navală „Mircea cel Bătrân”. Amiralul dr. Gheorghe Marin, șeful Statului Major General: „Astăzi, când anii înscrși în calendarul existenței

acestei instituții contrastează cu imaginea veșnic tânără asemenea spiritului absolvenților ei, îmi exprim mândria de a fi studiat în Academia Navală „Mircea cel Bătrân” și mai târziu de a-i fi condus destinele. Au fost ani marcați de transformări profunde ale mediului universitar național, cărora a trebuit să le facem față prefigurând destinul european al acestei instituții. Au fost ani de căutări și de coagulare a voințelor, iar rezultatele obținute ne oferă satisfacția unei reușite. Azi, la ceas aniversar mă înclin cu respect în fața memoriei celor care au pus bazele învățământului românesc de marină și care i-au împodobit în timp blazonul. Generațiilor actuale și celor viitoare le urez să aibă parte de condiții pe măsura eforturilor, să preia și să ducă mai departe spiritul curat și dărz al absolvenților Academiei Navale „Mircea cel Bătrân.”

În cadrul ceremonialului, președintele României, Traian Băsescu, a decorat Drapelul de luptă al Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”, cu „**Ordinul Virtutea Maritimă cu însemne de pace în grad de ofițer**”. „La terminarea școlii nu obținem doar brevete și diplome. La terminarea școlii noi obținem certificatul că suntem pregătiți pentru viață. Un absolvent al Academiei Navale știe că el



Discursul președintelui României Traian Băsescu la aniversarea a 135 de ani de la înființarea primei instituții de învățământ a Marinei Române.

trebuie să ajungă la țintă, la destinație, știe că obligația lui este succesul. Un absolvent al Academiei Navale știe să supraviețuiască în momente extrem de dificile, un absolvent al Academiei Navale este un om care prin educație știe că trebuie să înfrunte întotdeauna natura, un absolvent al Academiei Navale știe că pleacă la bordul navei și acolo este parte a unei echipe, absolventul Academiei Navale știe să-l respecte pe cel care îi este alături, știe ce înseamnă să lucrezi în echipă, știe că singur nu o să reușească niciodată, ci doar împreună cu echipajul. Cred că aceste lucruri sunt lucrurile care deosebesc Academia Navală, profesorii și studenții Academiei Navale de orice alt institut de învățământ superior din România. Astăzi academia pregătește ofițeri pentru marina militară, pentru Forțele Navale Române, parte a structurii NATO, astăzi academia pregătește ofițeri pentru marina comercială, ofițeri pe care îi găsim navigând pe nave sub toate pavilioanele lumii. Astăzi academia se află în plin proces de modernizare a sistemului de educație în baza Procesului Bologna. Este școala prin care România își pregătește oamenii să se deschidă către lume.”

Comandantul Academiei, comandorul Dan Hăulică, a conferit diplome și plăchete onorifice oficialităților participante la activitate, profesorilor și studenților cu cele

mai bune rezultate obținute, moment ce a marcat și sfârșitul activității aniversare. Indiferent de titulatura pe care a purtat-o de-a lungul existenței sale, Academia Navală „Mircea cel Bătrân” rămâne prima instituție de învățământ de marină din România și cea mai veche instituție de învățământ superior dobrogean, care prin întregul său capital uman și material comparabil cu cel al instituțiilor similare de prestigiu din Europa sau de peste ocean.

Comunicări științifice

Până marți 17 noiembrie, la ceremonia omagială a celor 135 de ani de marină, programul activităților a fost dens. Astfel, în perioada 15–16 noiembrie, Academia Navală „Mircea cel Bătrân” a organizat, conferința internațională NAV-MAR-EDU 2007 care a cuprins două evenimente distincte importante prin conținutul și contextul în care s-au desfășurat. Unul dintre evenimente, l-a constituit cea de-a XX-a sesiune de comunicări științifice cu participare internațională, în cadrul căreia lucrările științifice au fost structurate pe opt secțiuni: navigație și transport maritim, inginerie mecanică și electrică, matematică-informatică, științe socio-umane, management și științe economice, știință și tehnică militară, comunicare și limbi străine. Temele

de cercetare prezentate pe parcursul celor două zile, vor constitui un important fond documentar, ai căror beneficiari vor fi instituțiile participante. „Noi ne exprimăm convingerea și speranța că lucrările acestei sesiunii de comunicări științifice au adus un suflu nou în ceea ce privește schimbul de experiență care se realizează între cadrele didactice ale academiei și cadrele didactice și cercetători din alte instituții și din străinătate și de asemenea, că scopul acestei sesiuni va fi atins”, a declarat contraamiralul de flotilă dr. Nicolae Vălsan, șeful Operațiilor, Instrucției și Doctrinei din SMFN, în deschiderea sesiunii de comunicări științifice.

Lucrările acestei sesiunii de comunicări științifice au adus un suflu nou atât prin schimbul de experiență realizat între cadrele didactice ale academiei și cadre didactice și cercetători din alte instituții și din străinătate, cât și prin diversitatea și conținutul informațional. Rămânem în sfera cercetării științifice, amintind câteva din obiectivele pe care Academia Navală „Mircea cel Bătrân” și le-a propus pentru perioada următoare: orientarea activității de cercetare științifică spre rezultate concrete urmărind îndeplinirea nevoilor curente și de perspectivă ale academiei dar și ale Forțelor Navale, ale mediului economic și cultural, susținerea proiectelor de cercetare cu relevanță științifică

internațională care presupun cooperarea regională și internațională și nu în ultimul rând creșterea vizibilității interne și internaționale în contextul necesității integrării în cercetarea europeană.

Proiectul RO-WATERBORNE

Tot în cadrul conferinței NAV-MAR-EDU 2007 s-a desfășurat și workshop-ul cu tema „Promovarea cercetării navale românești în contextul integrării în platforma tehnologică europeană WATERBORNE” ce face parte din Programul Național de Cercetare CEEX. Activitatea, în mare parte legată de inițierea și încheierea unor parteneriate europene în domeniul cercetării, reunește în cadrul proiectului RO-WATERBORNE șapte parteneri, specialiști din universități cu profil naval, institute de cercetări maritime, șantiere navale și reprezentanți ai Asociației Armatorilor Maritimi din

Peste 40 de instituții din domeniul învățământului universitar militar și civil, centre de cercetări și de studii din țară și străinătate, au susținut peste 200 de lucrări în cadrul celor opt secțiuni ale sesiunii de comunicări și a workshop-ului cu tema „Promovarea cercetării navale românești în contextul integrării în platforma tehnologică europeană WATERBORNE”. Căpitan-comandorul conf. univ. dr. ing. Vergil Chițac, prorectorul ANMB: „Așteptăm cu toții ca în urma prezentării acestor lucrări să ieșim mai bogați. Noi să diseminăm rezultatele unor contracte la care suntem angrenați, pentru că în fond acesta este rolul și scopul acestei sesiuni de comunicări științifice, să comunicăm, să diseminăm ceea ce noi am lucrat, am cercetat și rezultatele pe care le-am obținut. Și, de asemenea, să primim și din partea celorlalți expertiza și rezultatele dumnealor și, de ce nu, să stabilim parteneriate care sunt posibile de dezvoltare în viitor. Pentru că cerce-

prin atragerea tinerilor studenți în proiecte de cercetare, reprezintă doar câteva din planurile de viitor ale Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”. Academia Navală „Mircea cel Bătrân” a parcurs în ultimii ani, un drum cu reale dificultăți, dar care depășite cu inteligență, au făcut ca academia să se regăsească pe un traseu de evoluție normală spre o universitate competitivă și recunoscută.

Oaspeți eleni la sărbătoarea ANMB

Tot cu prilejul sărbătoririi a 135 de ani de învățământ de marină, o delegație, condusă de comandantul Academiei Navale din Grecia, viceamiralul Kiriakos Kiriakidis, a desfășurat în perioada 15–17 noiembrie, o vizită oficială la Academia Navală „Mircea cel Bătrân”. În cadrul întrevederilor dintre reprezentanții conducerii Academiei Navale „Mircea cel Bătrân” și ofițerii greci au avut loc discuții referitoare la formele, metodele și facilitățile de instruire a studenților, precum și identificarea domeniilor și activităților concrete de cooperare între instituțiile militare de marină din cele două țări. La finalul vizitei, viceamiralul Kiriakos Kiriakidis, comandantul Academiei Navale din Grecia ne-a declarat: „Scopul vizitei este relativ unul simplu. Este acela de a discuta și de a avea cunoștințe asupra a ceea ce se întâmplă în Academia Navală „Mircea cel Bătrân”. Există multe similitudină între cele două sisteme de învățământ, motiv pentru care ofițerii Academiei Navale participă la cursuri de perfecționare organizate de Academia Navală Elenă. Desigur există și diferențe, acesta fiind de altfel și scopul vizitei noastre, de a ne perfecționa printr-un schimb de experiență.”

Cultura la ANMB

Activitățile culturale și științifice dedicate sărbătoririi a 135 de ani de învățământ românesc de marină au continuat cu lansări de carte. Biblioteca „Comandor Eugeniu Botez” a Academiei Navale „Mircea cel Bătrân” a găzduit lansarea lucrării „Mașini și instalații navale”, un curs universitar la care au colaborat cdoi. prof.univ.dr.ing. Alexandru Dragalina, prof.univ.dr.ing. Traian Florea, as.univ. ing. Cornelii Costiniu, ing. Constantin Dancu. În cuprinsul lucrării sunt incluse principalele elemente referitoare la destinația, componența generală și funcționarea mașinilor termice navale și a instalațiilor mecanice navale. Manualul, va constitui un sprijin real și eficient pentru studenții Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”, pentru elevii Școlii Militare de Maiștri de Marină, care studiază în acest domeniu, dar și pentru ofițerii de punte, contribuind la îmbogățirea orizontului de cunoștințe. ■



Foto: Olivia BUCIOACA
Conferința internațională NAV-MAR-EDU 2007



Foto: Olivia BUCIOACA
Dialog între conducerea Academiei Navale „Mircea cel Bătrân” și delegația Academiei Navale din Grecia, condusă de viceamiralul Kiriakos Kiriakidis, comandantul instituției.

ACADEMIA NAVALĂ „MIRCEA CEL BĂTRÂN” – file de istorie

În urmă cu 135 de ani, la Galați, învățământul românesc de marină a început să își scrie istoria prin Școala Flotilei, înființată prin Decizia Ministerului de Război nr.15 din 17 noiembrie 1872.

Pentru pregătirea specială de marină a ofițerilor repartizați în flota militară la școlile militare, la 26 februarie 1896 s-a înființat Școala de Aplicație a Sublocomotivelor de Marină, ce a funcționat la Galați până în anul 1901, când a fost mutată la Constanța. Ideea nașterii unei școli superioare de profil a fost susținută multă vreme, iar materializarea a venit în anul 1909 prin înființarea Școlii Navale Superioare, la Constanța, care asigura pregătirea teoretică și practică a ofițerilor formați în școli navale din Italia, Franța, Austro-Ungaria și Rusia.

După primul război mondial, secția de marină din Școala de Artilerie, Geniu și Marină și-a reluat activitatea la 9 iunie 1920, prin decizia ministrului de război, această secție a fost mutată la Constanța, reorganizată într-o instituție de învățământ superior complexă (cu durata de trei ani, având inițial o secție pentru ofițeri de punte, iar din anul școlar 1928/1929 acesteia i se adaugă secția pentru ofițeri electromecanici), cu denumirea de Școala Navală, care începând cu anul de învățământ 1925/1926 în cadrul Școlii Navale a funcționat cu unele întreruperi, până în anul 1939/1940, o secție pentru elevii cu termen redus.

Pentru formarea personalului specializat necesar navelor comerciale, la 1 octombrie 1938, prin Înaltul Decret

al Regelui Carol al II-lea, nr. 3434, în cadrul Școlii Navale s-a înființat Secția Marinei Comerciale. Pe parcursul a doi ani de studiu, în această instituție s-au pregătit ofițeri și subofițeri care au îndeplinit diferite funcții la bordul navelor Marinei Militare, dar și ale Flotei Comerciale Române. Ulterior învățământul superior de marină a evoluat sub diferite denumiri conform organizărilor și reorganizărilor învățământului militar.

După cel de-al doilea război mondial, instituția a parcurs o etapă pregătitoare sub denumirea de Școala Marinei Militare, și de Școala Militară de Marină, în anul 1952 având în structură secțiile punte și electromecanici. În anul 1954 instituția capătă denumirea de Școala Superioară de Marină, are durata de patru ani și se reintegrează în sistemul de învățământ superior național. Învățământul se desfășoară pe facultăți de profil, astfel: Facultatea de Navigație, Facultatea de Artilerie, Facultatea de Mine – Torpile și Facultatea de Transmisii.

Începând cu anul universitar 1959/1960, reînnoind tradiția în Școala Militară Superioară de Marină s-a reînființat Secția Marinei Civile. Astfel, la acea dată funcționau două secții, militară și comercială, iar pregătirea se făcea pe două profiluri, punte și electromecanică navală.

Începând cu 1 ianuarie 1969, instituția a primit denumirea patronimică „Mircea cel Bătrân” păstrată până în prezent, continuând să pregătească pe parcursul a patru ani ofițeri pentru Marina Militară și Marina Comercială.

În anul 1973, instituția aflată într-un proces continuu de dezvoltare, capătă noi dimensiuni. Astfel, ea devine Institutul de Marină „Mircea cel Bătrân”, instituție de învățământ superior tehnic de specialitate care, în perioada 1973-1989 a pregătit 7.534 ofițeri de marină, cu studii superioare, din care 6.308 ofițeri pentru flotele civile de transport maritim și pescuit oceanic. În paralel cu procesul didactic propriu-zis, s-a derulat un vast program de dezvoltare a bazei tehnico-materiale, de perfecționare a cadrelor și de cercetare științifică în raport cu necesitățile învățământului specific de marină modern.

Condițiile create după Decembrie 1989, au favorizat trecerea învățământului superior de marină într-o etapă nouă de înaltă performanță, concentrat într-un singur loc adecvat sub toate aspectele misiunilor și obiectivelor strategice urmărite. În acest context s-a realizat transformarea Institutului de Marină „Mircea cel Bătrân” în Academia Navală „Mircea cel Bătrân”, instituție militară de învățământ superior tehnic de specialitate, care în baza Hotărârilor Guvernului României nr.406 din 23 aprilie 1990 și 551 din 17 mai 1990, formează ofițeri ingineri pentru Marina Militară și Marina Civilă.

Academia Navală „Mircea cel Bătrân” cu structura sa actuală, constituie exponentul învățământului de marină românesc, cunoscut și recunoscut, prin tradiție, valoare și eficiență, atât pe plan național cât și pe plan internațional. ■



Decorarea Drapelului de luptă al Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”, cu „Ordinul Virtutei Maritime” în semn de pace în grad de ofițer” de către președintele României, Traian Băsescu

România. Proiectul de cercetare, RO-WATERBORNE, reprezintă versiunea românească a platformei tehnologice europene WATERBORNE, inițiat în august 2006 și care își va finaliza partea de început în iulie 2008. Scopul celor implicați este acela de a continua activitatea în cadrul acestei platforme, de a dezvolta, așa cum este și denumirea proiectului, cercetarea românească în domeniul maritim, astfel încât să poată fi integrată pe deplin în cercetarea europeană. Deși la început de drum, prin proiectul de față se dorește să se creeze o agendă de cercetare, dezvoltare și inovare strategică, să se realizeze o Platformă Tehnologică națională WATERBORNE, adaptată nevoilor și potențialului din România, urmărind îndeaproape platforma europeană.

tare trebuie făcută în echipă; nu poți să cercetezi de unul singur, ești cu atât mai puternic cu cât echipa este mai puternică, cu cât pui în comun resurse materiale și resurse umane, aplici la proiecte și le câștigi.”

O dominantă semnificativă a activității de-a lungul anilor a constituit-o permanenta deschidere spre lume, perfectarea de relații diverse cu instituții similare de învățământ de peste hotare dar și cu flote și personalități militare și civile din alte state. Formarea și perfecționarea unor ofițeri de marină cu o temeinică pregătire universitară în pas cu ultimele realizări în domeniu pe plan european și mondial, capabili să se integreze rapid în activități cu participare internațională precum și a unui număr cât mai mare de cercetători



**110 ani de la înființarea
Școlii Militare de Maiștri de Marină
„Amiral Ion Murgescu”**

**„Capacitatea Forțelor Navale de
a-și îndeplini misiunile depinde,
într-o măsură hotărâtoare și de
calitatea absolvenților noștri.”**

Text și foto: Bogdan DINU

O istorie zbuciumată

110. Acesta este numărul anilor sărbătoriți de Școala Militară de Maiștri a Forțelor Navale „Amiral Ion Murgescu” pe data de 8 octombrie 2007. Istoria începe însă cu mai bine de un secol în urmă, în anul 1897, atunci când regele Carol I semna Înaltul Decret nr.3110 prin care era aprobat „Regulamentul de funcționare al școlii de submecanici și submaestri de marină”, instituție precursoră a actualei școli. Chiar dacă prima reședință a școlii a fost portul dunărean Galați, instituția este un reper cunoscut, nu doar militar, în peisajul urbei noastre, Constanta. În cei 110 ani de existență Școala Militară de Maiștri de Marină (denumire pe care o poartă din 1965, la care i s-a mai atribuit, din 1992, numele unuia dintre cei mai cunoscuți înaintași ai marinarilor militari, amiralul Ion Murgescu) a cunoscut o evoluție zbuciumată din care nu au lipsit reorganizările, funcționarea în patru garnizoane și unsprezece sedii, denumirile diferite purtate perioade mai lungi sau mai scurte, evacuările din timpul celor două războaie mondiale și jertfele din rândul cadrelor, elevilor și a trupeii. Cu siguranță, cea mai neagră perioadă din istoria instituției s-a derulat între 1950 și

1959 atunci când școala a fost desființată ca urmare a presiunilor ocupanților sovietici. Să mai menționăm că între anii 1987-1990 școala a funcționat ca secție a Institutului de Marină „Mircea cel Bătrân”, redevenind instituție de sine stătătoare în martie 1990 situație care a durat până la 13 mai 2004 când, ca urmare a reformei învățământului militar, se subordonează din nou Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”.

„Mica bijuterie a Forțelor Navale” la aniversare

Pe 8 octombrie, de ziua școlii (stabilită prin ordin al ministrului apărării naționale în anul 1992) și la ceas aniversar, pe platoul instituției s-au reunit nu doar efectivul complet al școlii, ci și numeroși oaspeți, foști comandanți ai școlii, invitați din celelalte categorii de forțe armate, oficialități locale și, nu în ultimul rând, reprezentanții Ligii Maiștrilor Militari din Marina Militară. Prezent la ceremonie din partea șefului Statului Major al Forțelor Navale, contraamiralul de flotilă Niculae Vâlsan a înmănat comandorului Costel Avrămescu, comandantul școlii, Emblema de Onoare a Forțelor Navale,

acordată instituției prin ordin de către șeful Statului Major al Forțelor Navale, contraamiralul de flotilă Dorin Dănilă. De altfel, distincții, plachete și medalii aniversare au primit numeroși dintre invitați, foști comandanți ai școlii, comandanți de unități sau reprezentanți ai corpului maiștrilor militari de marină. Unii dintre ei și-au amintit cu emoție de vremurile când s-au aflat la comanda școlii, apreciată, subiectiv sau nu, drept „mica bijuterie a Forțelor Navale”: „Am venit cu gânduri deosebit de frumoase având în vedere că sărbătorirea celei de a 105-a aniversări a fost pregătită de mine și executată de următorul comandant, deoarece eu am comandat școala în perioada august 2000 – septembrie 2002. Este un moment deosebit. Nu multe instituții de învățământ din țară se pot bucura de o asemenea vârstă. 110 ani este o vârstă venerabilă, perioadă în care școala a dat Marinei Militare zeci și sute de promoții de maiștri militari. Cât timp am fost comandant al acestei școli am numit-o „mica bijuterie a Marinei Militare” și cred că și ceilalți comandanți care au urmat după mine au constatat același lucru, că este o instituție deosebit de serioasă, care face cinste Marinei Militare și vin cu drag în această instituție de câte ori

am posibilitatea,” ne-a declarat domnul contraamiral de flotilă (r) Petrică Stoica, fost comandant al școlii.

Provocarea viitorului

Fiind un moment aniversar nu au lipsit discursurile, atât ale invitaților cât și ale conducerii școlii și Forțelor Navale. Dincolo de recursul la istorie, firesc la orice discurs de la o aniversare instituțională, ne-au atras atenția cuvintele comandorului Costel Avrămescu, comandantul școlii: „Având în vedere că Forțele Navale se găsesc într-un amplu proces de restructurare și modernizare, direcții prevăzute în Strategia de transformare a Armatei, prin care se impune primordialitatea factorului calitate, un înalt grad de profesionalizare a personalului și o dotare tehnică modernă, apreciez că Școala Militară de Maiștri a Forțelor Navale dispune de un corp didactic de prestigiu, format din instructori, specialiști, profesori și personal didactic auxiliar, autori de cărți, manuale, de invenții și inovații, care este implicat în formarea și dezvoltarea profesională a maiștrilor militari și în rezolvarea unor teme importante care țin de tehnica din dotarea navelor... Fără a recurge la un bilanț menit să justifice

existența noastră de până acum, nu pot să nu amintesc faptul că școala a format peste 8500 de specialiști, care și-au onorat cu competență posturile în care au fost numiți sau au evoluat ulterior în carieră, atât în structurile sistemului de apărare, ordine publică și securitate națională, cât și în mediul economic privat, în companii străine de renume și chiar în politică... Locul și rolul unei instituții tehnice de nivel postliceal, într-un peisaj extrem de tehnizat și cibernetizat sunt definitorii, iar domeniul militar este cel mai sensibil și mai dinamic la spectrul evoluției tehnologice. Altfel spus, înalta tehnică în domeniul militar, în general, și naval în special, va fi exploatată și i se va putea asigura mentenanța numai cu specialiști formați într-o instituție care să valorifice potențialul creator de care dispune tineretul român... **Capacitatea Forțelor Navale de a-și îndeplini misiunile depinde, într-o măsură hotărâtoare și de calitatea absolvenților noștri...**”

La orice aniversare se amintesc mai ales momentele frumoase și benefice. Cu toate acestea nici Școala de Maiștri Militari a Forțelor Navale nu a fost ocolită de restructurările dure ale ultimilor ani, cum a fost cea din anul 2002 care a urmărit

eficientizarea economică și a resursei umane. L-am întrebat pe comandorul Costel Avrămescu ce sentimente i-au trezit aniversarea școlii: „Festivitatea de azi a fost pregătită cu mult timp înainte. În acest scop noi am organizat o serie de activități care au susținut evenimentul de astăzi, corolarul acestei sărbători. Firește, este un sentiment de bucurie, un sentiment de mândrie pentru ce am realizat până în acest moment și cu dorința fermă, angajantă, de a contribui și pe viitor la pregătirea unor promoții de maiștri militari de calitate pentru Forțele Navale Române. Doresc elevilor școlii să se pregătească cât mai bine în activitatea pe care o vor desfășura, să pună în practică cunoștințele și deprinderile acumulate în școală, la bordul navelor și la unitățile de uscat, în special în practica pe care o desfășoară în anul al doilea de studii.”

Dincolo de numeroșii invitați prezenți și de faptul că a fost aniversarea unei instituții de învățământ militar și nu a categoriei de personal pentru care pregătește absolvenți, ne-am fi așteptat totuși să vedem mai mulți maiștri militari la festivitate, indiferent dacă au terminat școala acum 5, 10, 30 sau chiar 70 de ani. ■

Conferirea Emblemei de Onoare a Forțelor Navale Române.



Defilarea efectivelor Școlii de Maiștri a încheiat festivitatea aniversară.



Centrul de Informatică al Forțelor Navale la 30 de ani

Căpitan ing. **Mihai EGOROV**

Centrul de Informatică al Forțelor Navale a fost înființat la 30 august 1977, sub denumirea de Oficiul de Calcul al Marinei Militare. Între 1977-1979 a funcționat în garnizoana Mangalia, apoi s-a mutat în sediul actual din Constanța. De-a lungul celor 30 de ani de existență, Centrul de Informatică a evoluat continuu, grație eforturilor personalului și modernizării tehnicii și tehnologiei în domeniul informaticii, în prezent fiind specializat, printre altele, în: analiza, proiectarea, realizarea, implementarea și mentenanța sistemelor și aplicațiilor pentru Forțele Navale; dezvoltarea, administrarea și mentenanța rețelelor de calculatoare de tip WAN din Forțele Navale; dezvoltarea și întreținerea paginii de Internet a Forțelor Navale; transmisii de date. Centrul de Informatică utilizează tehnologii informatice moderne, iar personalul este format din specialiști în domeniu, militari și civili.

Vineri 31 august a avut loc festivitatea ocazională de sărbătorire a 30 de ani de la înființarea Centrului de Informatică al Forțelor Navale. Alături de informaticienii marinei, s-au aflat șeful Statului Major General, amiralul dr. Gheorghe Marin, șeful Statului

Major al Forțelor Navale, contraamiralul de flotilă Dorin Dănilă, persoane cu funcții de conducere din Statul Major General și din Forțele Navale, amirali și ofițeri activi, în rezervă și în retragere, reprezentanți ai instituțiilor publice locale, ziariști. Festivitatea, care a cuprins un ceremonial militar și religios, a reprezentat un prilej deosebit pentru foștii și actualii angajați ai unității de a se întâlni și de a rememora momente deosebite din istoria activității de informatică în Forțele Navale.

În cadrul întâlnirii de suflet, foștii și actualii angajați ai unității au rememorat momente din existența și din activitatea acesteia. Șeful Statului Major General, comandant al unității între 1989-1995, a oferit Centrului de Informatică o plachetă omagială, fiind emoționat de reîntâlnirea cu personalul unității. Amiralul dr. Gheorghe Marin: „... Indiferent de poziția pe care o ocup în prezent, această unitate rămâne într-un colț special al sufletului meu. Și cum ar putea fi altfel, cum aș putea să exclud din memorie cei zece ani petrecuți aici, cum aș putea să omit faptul că aceasta a fost prima unitate pe care am comandat-o, că aici mi-am dezvoltat pasiunea pentru informatică, respectul pentru rigoarea matematică și pentru lucrul

bine făcut? Nu am cum să șterg din memorie acei ani în care, tineri și entuziaști, ne aplecam cu pasiune asupra unui domeniu de avangardă, căutam soluții ingenioase la probleme dintre cele mai diverse și ne străduiam să valorificăm la maxim performanțele mijloacelor tehnice și cunoștințele noastre de matematică și programare. (.....) Transformările care s-au produs în acest domeniu au condus la remodelarea misiunii acestei unități, ale cărei capacități sunt subsumate creșterii eficienței sistemelor informatice ale Forțelor Navale. Dispuneți de mijloace tehnice performante și de un corp de specialiști cu potențial, capabili să răspundă cerințelor și provocărilor ce le stau în față. Este de datoria dumneavoastră ca, prin efort conjugat, prin muncă asiduă și încredere în forțele proprii, să ridicați prestigiul Centrului de Informatică, să realizați și să dezvoltați aplicații informatice performante și să vă faceți simțită prezența în unitățile Forțelor Navale. Eliminați din vocabularul dumneavoastră sintagma „nu se poate”, valorificând la maximum performanțele sistemelor și produselor informatice pe care le exploatați. Numai în acest mod veți rămâne în memoria contemporanilor dumneavoastră drept un

colectiv dinamic, competent, demn de respect.”

Contraamiralul de flotilă Dorin Dănilă, șeful Statului Major al Forțelor Navale: „Dezvoltarea pe care o cunoaște această profesie impune tuturor celor care activează în cadrul Centrului o adaptare continuă la tendințele apărute la nivel mondial. Cine dorește să reușească în acest domeniu trebuie să fie o persoană riguroasă, cu o bună capacitate de analiză și sinteză, anticipativă, capabilă să organizeze procese și algoritmi. Faptul că toți cei de aici militari sau civili, analiști, programatori sau operatori, au înțeles pe deplin acest lucru, este demonstrat prin rezultatele muncii lor care în prezent, sunt utilizate în întreaga Armată Română. Astăzi la aniversarea a 30 de ani de la înființare doresc să îmi exprim aprecierea pentru modul în care întreg personalul Centrului de Informatică se implică în activitățile pe care le desfășoară în cadrul unității sau în alte structuri din Forțele Navale.”

Prin ordin al șefului Statului Major General, unitatea a primit „Emblema de Onoare a Comunicațiilor și Informaticii”, aceeași distincție fiind conferită, de asemenea, primului și actualului comandant. Întâlnirea s-a încheiat cu prezentarea unor produse informatice, aplicații și sisteme pentru informatizarea domeniilor de activitate atât a actului de comandă operativ cât și administrativ pentru Forțele Navale. ■

„Ne propunem diversificarea serviciilor informatice”

Interviu cu domnul căpitan-comandor dr. Dorin Iordache
Șeful Centrului de Informatică al Forțelor Navale

Mihaela SECELEANU



Foto: Codruț Burdujan

- Când s-a înființat Centrul de Informatică și care au fost pe scurt pașii făcuți de informaticienii marinei până în acest moment?

- La 30 august 1977 s-a înființat Oficiul de Calcul al Marinei Militare. La vremea respectivă unitatea a funcționat în Mangalia, iar din 1979 în actuala clădire, sub comanda primului comandant al unității, CR2 Victor Glodarenco. De-a lungul timpului a cunoscut mai multe transformări, plecând de la denumire, structuri organizatorice, misiuni. În perioada 1985-1995 a activat în cadrul unității noastre și actualul șef al Statului Major General, amiralul dr. Marin Gheorghe, perioadă în care unitatea a cunoscut o evoluție bună datorită personalului unității cât și tehnologiei, care a evoluat în acea perioadă. A cunoscut evoluții în exploatare de la calculatorul Felix, cartela perforată până în zilele noastre ajungând la calculatoare personale portabile, performante, până la memory-stickuri, doriți și huliți deopotrivă pentru că prezintă riscuri în sisteme informatice.

- Care sunt principalele misiuni ale unității?

- Începând cu 1 iunie 2007, unitatea a fost restructurată, componenta de simulare și evaluare constituindu-se într-o altă unitate. Misiunile principale ale Centrului de Informatică se împart în două mari domenii: analiza, proiectarea și implementarea sistemelor și aplicațiilor informatice necesare procesului și actului administrativ și de comandă în Forțele Navale și pe de altă

parte dezvoltarea, administrarea și mentenanța rețelelor de calculatoare aflate la dispoziția Forțelor Navale. De asemenea, acordăm asistență de specialitate structurilor și unităților din Forțele Navale, efectuăm transmisii de date, servicii informatice, mesagerie electronică în folosul unităților Forțelor Navale, conlucrând însă și cu alte unități din afara Forțelor Navale.

- Ce proiecte aveți în derulare?

- Recent am dat spre faza de testare un set de aplicații pentru Forțele Navale, care se concretizează în domeniul resurselor umane și materiale. Ca perspectivă ne propunem diversificarea serviciilor informatice puse la dispoziția utilizatorilor; avem în vedere aplicații și sisteme pentru informatizarea domeniilor de activitate atât a actului de comandă operativ cât și administrativ, de asemenea implementarea cât mai multor servicii în domeniul mesageriei, sistemului de comunicații radio, ridicarea nivelului de securizare a informațiilor procesate în aceste rețele, în deplină siguranță cu toate măsurile ce se impun în aceste situații și introducerea unor noi tehnologii moderne, în procesul de realizare a aplicațiilor – tehnologiile web, aplicațiile 3D.

- Piața de muncă din domeniul IT este destul de mobilă și bine plătită. Cum reușiți să vă păstrați specialiștii?

- Este adevărat că plata specialiștilor este o problemă la nivelul întregii armate; avem o serie de specialiști cu experiență care au acumulat experiență în domeniul programării, unii sunt în unitate de 20-30 de ani. De asemenea avem specialiști tineri, dornici să învețe, să se perfecționeze și poate sistemul, pe viitor va avea posibilitatea să-i păstreze pe o perioadă mai mare, pentru a le valorifica experiența profesională un timp mai îndelungat. ■

Instantaneu de la festivitatea aniversară.



Foto: Codruț Burdujan

Amiralul dr. Gheorghe Marin, șeful SMG, oferind placheta Statului Major General, comandantului Centrului de Informatică, căpitan-comandorului dr. Dorin Iordache.



Foto: Codruț Burdujan

Amiralul dr. Gheorghe Marin, șeful SMG



Foto: Codruț Burdujan

Ziua Armatei Române

Foto: Eugen Mihal, TPA



MIL FEST 2007

Ediția a doua a prefațat sărbătorirea Zilei Armatei în București. Singurul „inamic” a fost vremea nefavorabilă.

Frigul, ploaia și vântul puternic – fenomene meteorologice care au fost prezente pe tot parcursul zilei de 21 octombrie – nu au putut împiedica desfășurarea MIL FEST 2007 din Piața Constituției din București. MIL FEST 2007, aflat la a doua ediție – eveniment prin care s-a sărbătorit în avans cu aproape o săptămână Ziua Armatei Române – este o manifestare prin care categoriile de forțe armate doresc să se facă mai bine cunoscute de către public dar și să-și prezinte oferta proprie. În spații special amenajate – în nu mai puțin de șapte corturi, destul de mici totuși – s-au desfășurat activități de prezentare a unor categorii de tehnică, echipament, uniforme militare, tradiții și misiunile Armatei României. La deschidere au fost prezenți ministrul Apărării, Teodor Meleșcanu, șeful Statului Major General, amiralul dr. Gheorghe Marin împreună cu șefii categoriilor de forțe armate. „Este o modalitate mai puțin cazonă de a ne prezenta oamenilor, contribuabililor pentru a ști ce se întâmplă cu banii pe care îi plătesc prin impozite și taxe și ce face Armata României cu acești bani și, în al doilea rând, nu vă ascund că este și o modalitate de a interesa lămurii într-o carieră frumoasă, extraordinară, care se desfășoară și pe timp frumos și pe timp urât, dar mai ales este o carieră care îți oferă satisfacția deosebită de a servi patria și tricolorul. Din punctul meu de vedere este cea mai bună modalitate – după MILREX 07, cel mai mare exercițiu militar din ultimii 20 de ani și expoziția de



Foto: Eugen Mihal, TPA

la Romexpo - de data aceasta întâlnirea pe care vrem să o avem aici cu oamenii este modalitatea cea mai bună de a ne prezenta așa cum suntem și, în mic, să vă prezentăm de fapt Armata României, prin câteva exponate și standuri de prezentare,” ne-a declarat ministrul Apărării, Teodor Meleșcanu.

Pe parcursul întregii zile studenții militari din Academia Tehnică Militară și militarii profesioniști din Regimentul 30 Gardă „Mihai Viteazul” au prezentat exerciții de mânăvra a armamentului, militarii din Batalionul 2 Infanterie „Călugăreni”

au prezentat demonstrative de arte marțiale iar Muzica Reprezentanțivă și formații artistice de amatori din armată au susținut momente artistice și coregrafice.

Forțele Navale au fost prezente cu un spațiu expozițional distinct care nu a trecut neobservat. Scafordrii de luptă și EOD, lunetiști de la Batalionul de Infanterie Marină, piloții de elicopter, tehnică de luptă, Academia Navală și chiar revista *Marina Română*, nimic nu a lipsit din panoplia mijloacelor puse la bătaie pentru captarea interesului publicului. Din păcate, vremea nefavorabilă, frigul și ploaia,

au compromis în bună parte, eforturile organizatorilor, foarte puțini bucureșteni încumetându-se să se aventureze până în Piața Constituției. Dar, după cum armata acționează atât pe vreme bună cât și în condiții meteo grele, nu era obligatoriu ca și la zi de sărbătoare soarele să țină cu noi, fapt subliniat și de Teodor Meleșcanu, ministrul Apărării: „Sigur că din punct de vedere al succesului popular dacă ar fi fost o vreme mai bună ar fi fost mult mai multă lume, avem și fanfara, avem totul. Din punctul nostru de vedere, dacă vine lume mai puțină din cauza timpului prost avem garanția că sunt oameni cu adevărat interesați de ceea ce face Armata.”

Armata României a prezentat la MIL FEST 2007 și oferta sa educațională și de locuri de muncă. Reprezentanții ai Biroului de informare-recrutare din București și ai instituțiilor militare de învățământ au oferit persoanelor interesate de profesia militară informații despre criteriile și standardele care trebuie îndeplinite pentru a deveni militar profesionist. (B.D.)

La data de 25 octombrie, avem datoria morală să ne înclinăm cu recunoștință în fața memoriei eroilor neamului, să aducem un omagiu deosebit veteranilor de război și să exprimăm înalta noastră prețuire pentru activitatea militarilor în rezervă și retragere care au servit cu credință și onoare patria și poporul român. Ca în fiecare an, cu prilejul sărbătoririi Zilei Armatei, Forțele Navale au organizat în toate garnizoanele de marină ceremonii militare și religioase, dedicate memoriei eroilor care au luptat și au murit pentru țară.

În urma manifestărilor culturale-artistice, dedicate Zilei Armatei Române, pe 23 octombrie, la Cercul Militar Constanța, au fost organizate, vernisajul expoziției de pictură „Credință și Vitejie” și spectacolul muzical-literar „Onor, Armiei Române!”, susținut de formațiile reunite ale cercurilor militare din Constanța și Mangalia.

Cercul Militar din Mangalia a fost gazda celei de-a doua ediții a concursului de șah „Cupa 25 octombrie”, la care au participat cadre militare active, în rezervă și în retragere și copii. Competiția face parte dintr-un circuit amplu și s-a desfășurat pe două categorii de vârstă. O categorie până la 12 ani, un turneu în cadrul circuitului Grand Prix Junior România la care au participat copii din București, Alexandria și județul Constanța și un turneu open deschis seniorilor și juniorilor mai mari de 12 ani, cărora li s-au alăturat și 4 concurenți din Bulgaria, prieteni mai vechi ai jucătorilor noștri de șah. Programul competițional a continuat cu ultimul turneu din circuitul de șah, susținut la Brăila la sfârșitul lunii octombrie, după care va urma finala pe țară a circuitului Grand Prix Junior, desfășurată la Timișoara între 17 și 18 decembrie. (O.B.)



Foto: Olivia Bucioacă

Reprezentanții Comandamentului Flotei depunând o coroană de flori la Monumentul Eroilor Români căzuți în primul Război Mondial. De la stânga la dreapta: comandorul Ion Anasias, contraamiralul de flotă Mircea Rusmănică și comandorul dr. Virgil Asofie.



Foto: Olivia Bucioacă

Ceremonial militar la Monumentul Eroilor Români, din Cimitirul Central din Constanța.



Foto: Olivia Bucioacă

Instantaneu din timpul Concursului de șah „Cupa 25 octombrie”, din circuitul Grand Prix Junior 2007, organizat la Mangalia.

La un pas de limanul fericirii

Căpitan-comandor dr. Marian MOȘNEAGU
Serviciul Istoric al Armatei

De la 1 aprilie 2007, colonelul Vasile Romanescu și-a schimbat locul de muncă și, odată cu el, și decorul. A dat, cum se spune, colinele și lacurile Babadagului, codrii din împrejurimi și Delta pe pădurea de la Băneasa. De pe fereastra biroului său, de șef al Secției Sprijin Arme din Statul Major al Forțelor Navale, ochii pătrunzători, de iscoadă, nu descoperă acum decât un pâlcc de conifere și arbuști ornamentali, care oricum nu pot masca spiritul iscoditor și agil al infanteristului marin de cursă lungă. Promovarea la eșalonul superior a venit după 30 de ani de carieră, petrecuți sub același semn al mozaicului-pădure. Câci cu ce altceva poate fi comparată cariera sa de ofițer decât cu un pastel de toamnă aniversară, când infanteriștii Babadagului își serbează, sobru și discret, unicitatea specialității lor?

Modele de viață

Dacă unora această îndepărtare de prima - și ultima - mare dragoste, această desprindere de simbioza ritmurilor cotidiene ale mării, codrului și Dunării le-ar perturba bioritmul, pentru colonelul Romanescu, cu destinul predestinat de om al Deltei, născut la Chilia Veche, în prima lună de toamnă, sentimentele și realizările coabitează în echilibrul perfect al balanței zodiei sale. Comandant de pluton, de companie, șef al Cercetării, șef la Personal și Mobilizare, ofițer 1 în Secția Operații a Comandamentului Marinei Militare și, timp de 12 ani, comandant al Batalionului 307 Infanterie Marină sunt funcții care i-au solicitat tact, răbdare, tenacitate, efort fizic și intelectual și pe deasupra multă, multă dăruire. Dar

mai presus de orice, crede că dragostea și respectul celor din preajma sa i-au înnaripat spiritul și fapta. „În școală învățăm toți la fel, după același manual, aceleași metode și procedee dar dacă nu ai și ceva genetic, un fler sau un talent pe care să-l șlefuești, nu reușești să convingi, să te afirmi, să te impui fără încrâncenare. Să reușești să te faci iubit de oamenii din jurul tău mi se pare cea mai frumoasă performanță – mă asigură interlocutorul, la fel de sincer și de binevoitor ca și acum două decenii când ne-am cunoscut. „Dar important este să ai și de la cine să înveți. Bunăoară, la viceamiralul Constantin Iordache am apreciat întotdeauna exigența sa strict regulamentară. De la viceamiralul dr. Traian Atanasiu am învățat arta de



a-i motiva și curajul de a promova ofițerii tineri. Amiralul Corneliu Rudencu mi-a insuflat spiritul de bun gospodar al cazarmei și grija față de traiul subalternilor. Contraamiralul Ioan Costi m-a convins că nu există aplicație care să nu se poată executa, indiferent de dificultățile terenului, ale vremii sau de complexitatea scenariului. Pentru Domnia sa nu exista altă prioritate decât instrucția, cât mai apropiată de obiective, de specificul etapei și cât mai diversificată, mai originală. La ordinul său, am lansat la apă TAB-urile și am format astfel primul val de desant maritim – o premieră în Armata Română. De la amiralul dr. Gheorghe Marin am învățat că autoritatea se câștigă în timp, numai prin probitate profesională, punând la rang de principii cinstea, dreptatea și corectitudinea. Domnia sa a dat încredere deplină infanteriștilor marini, deschizându-le calea afirmării în teatrele de operațiuni”.

O rețetă de real succes

Colonelul Vasile Romanescu nu și-a mimat profesia, nu a improvizat decât în măsura în care aceasta echivala cu inventivitatea și folosirea avantajelor terenului și, mai cu seamă, nu a copiat pe nimeni. A „furat” numai ceea ce a considerat că i se potrivește și se pretează la o anume problemă și într-un anumit context. Performanțele sale sunt relativ simple în rezumat dar au rezonanța lucrului făcut temeinic și la timpul său: nici un eveniment deosebit în cele 48 de anotimpuri ale manageriatului său, nici o pagubă materială și nici un calificativ mediocru. La temelia tuturor – **instrucția**. A jucat foarte multe scenarii ale infanteriei marine în zona sa de responsabilitate, adică în condițiile reale, ostile și mereu suprinzătoare ale Deltei Dunării și Complexului lagunar Razim-Sinoe. După aderarea Româ-

niei la NATO, a avut privilegiul să participe la convocările infanteriei marine, care se desfășoară o dată la doi ani în S.U.A., precum și la reuniunile anuale ale comandanților infanteriei marine din Europa. S-a întors cu un bagaj de cunoștințe apreciabil și lecții învățate pe care s-a străduit să le pună în practică, la genurile de misiuni compatibile cu ale partenerilor occidentali. Au contat foarte mult și aplicațiile cu dublă partidă, cu infanteriști marini din Italia, Olanda, Portugalia, S.U.A., Ucraina ș.a. Români nu au fost niciodată mai prejos de aceștia, fie că a fost vorba de abordarea tactică, antrenamentele specifice, rezistența fizică sau tragerile cu armamentul individual.

De-a lungul a trei decenii de activitate s-a convins că arma

controlului este cea mai importantă componentă a actului de comandă. O fi, ea, conducerea colectivă dar comanda, ca și răspunderea, rămâne unică! Zi de zi nu a ezitat să planifice, să organizeze personal activitățile importante și să controleze execuția, dar nu de dragul de a evidenția numai binele. N-ar fi ajutat nimănui să treacă superficial printre probleme, peste neajunsuri. A fost și este adeptul lucrului practic, al finalității și al eficienței. A preferat caracterul profesionalismului desăvârșit. Conchide: „Nu am curajul să traversez deșertul cu ultimul. Prefer omul de caracter, cu vocația performanței răvnite și trude. Nu m-am eschivat în fața subordonaților. Am fost sincer și obiectiv. Chiar dacă încerci să pari ceea ce nu ești, oamenii te judecă după fapte și nu după vorbe. Cred că actul de comandă este o meserie care se învață de la cei cu prestanță și vocația profesiei”.

Moștenirea

Tinerilor le-a oferit totdeauna noi orizonturi de afirmare. Doi dintre ei, maiorii Daniel Frumosu și Alexandru Jugaru, sunt acum în amfiteatrele Universității Naționale de Apărare „Carol I”. Din comandanți de plutoane i-a promovat în fruntea companiei, i-a trecut la Operații și a făcut din ei oameni curajoși și eficienți. Satisfacția este cu atât mai mare cu cât, după absolvire, ambii doresc să se întoarcă la Babadag. Locotenent-colonelului Ion Bucur i-a pus arma în mână, ca soldat, pe când era comandantul Plutonului Cercetare. A confirmat peste ani și astăzi este locțiitorul comandantului Batalionului. Încă o dată s-a adevărit că a avut mână bună și la rândul-i, a lăsat infanteria marină pe mâini vrednice. Și-a asumat de fiecare dată și riscuri și responsabilități. Atunci când s-a confruntat cu vreun eșec, a analizat cauza și nu efectul.

Întotdeauna, activitățile infanteriei marine s-au desfășurat cu sprijinul și în folosul divizioanelor de nave. Cu atât mai

mult, colonelul Romanescu se mândrește astăzi cu statutul și noile provocări ale infanteristului marin. În ultimii ani a reușit să aducă în unitate zece TAB-uri noi iar în actuala organigramă a Batalionului există deja, în stare operațională, Grupul Sprijin Nave.

În actuala postură, colonelul Vasile Romanescu este și ofițer de proiect pentru pregătirea subunității de infanteriști marini care din februarie 2008 vor acționa, în premieră, în teatrele de operații.

Regretele sale: nu a reușit să ridice o capelă pentru infanteriștii săi, să amenajeze un poligon subteran și un bazin de înot, dar nu și ascunde speranța că le va pune în lucru până ... va depune armele!

În Babadag, ca și în județul Tulcea, colonelul Vasile Romanescu nu a fost numai cel mai longeviv comandant al Batalionului de Infanterie Marină și al garnizoanei, ci și omul locului, pătruns de civism și tribut ar unei doze, firești, de patriotism local. Nu de puține ori, infanteriștii marini au intervenit în situații-limită, la inundații, dezapeziri în Delta, la Jurilovca, Zebil, Tulcea, Crișan sau oriunde autoritățile cereau ajutor pentru a scoate seminii din impas. Reputația lor, a infanteriștilor Babadagului, a depășit demult granițele județului. Jurnaliști militari dar și civili, precum Alessandra Stoicescu, Mona Nicolici, Septimiu Sărățeanu și Cristian Tabără au fost la ei acasă, în taberele de instrucție și incursiunile acvatice, aducându-i în prim-planul edițiilor de știri sau a reportajelor de senzație.

Colonelului Vasile Romanescu îi displac despărțirile. De aceea, la predarea funcției de comandant al Batalionului 307 Infanterie Marină a refuzat o ceremonie oficială. „Au vrut să-mi facă o festivitate. Am amânat-o pentru pensionare... Le-am spus că nu mă despart de ei. Rămân tot de-al lor. Mă întâlnesc cu ei aproape zilnic, la telefon sau prin îndrumări la fața locului. Vreau să fiu un bun consilier al șefului Statului Major al Forțelor Navale și îmi pun la dispoziție întreaga mea experiență. Dar din mintea și inima mea, Infanteria Marină nu mi-o va scoate nimeni, niciodată”.

Batalionul de Infanterie Marină în timpul debarcării de la Vadu, în cadrul exercițiului PONTICA 06.

Foto: Mihai Egorov



BLACKSEAFOR – un nou început

Activarea BLACKSEAFOR a intrat, după șase ani încheiați, în fiirecul activităților multinaționale din Marea Neagră. De la an la an, creșterile în complexitate ale exercițiilor sunt resimțite, am putea spune, chiar cu satisfacție, de echipele participante. Dacă navele participă în medie o dată la 2-3 ani la o activare, abia o dată la 6 ani una din funcțiile specifice din statul major al Grupării revine aceluiași stat. Anul acesta, România a desemnat ofițerul cu informarea publică.

Text și foto:
Locotenent-comandor Ion BURGHISAN
Comandamentul Flotei

Al doilea tur. Primul an

La activarea 2007-2008, componența staff-ului BLACKSEAFOR (BSF) a fost identică, din punctul de vedere a reprezentării pe națiuni, cu cea din primul an: comandantul din Turcia (comandorul Levent Görgeç), apoi, în continuare în ordinea alfabetică a țărilor riverane Mării Negre, șeful de stat major din Ucraina (căpitan-comandorul Denis Berezovsky), ofițerul cu operațiile din Bulgaria (căpitanul Bojidar Ivanov), ofițerul cu logistica din Georgia (locotenent-comandorul Mamuka Aladashvili), ofițerul cu comunicațiile din Federația Rusă (locotenent-comandorul Maxim Kovirșin) și, nu în ultimul rând, ofițerul cu informarea publică, din România (locotenent-comandorul Ion Burghisan). Dintre toți, doar comandantul Grupării era la prima participare la BSF. Ceilalți mai avuseseră de-a face, de pe alte funcții, cu inițiativa regională cunoscută sub pavilionul cu ovalul orange. **Experiența** a fost unul dintre marile avantaje ale statului major constituit pentru activarea august 2007. În plus, îndeplinirea atribuțiilor a intrat în domeniul firescului. Acestea sunt precizate în documente și sunt

asumate cu responsabilitate, astfel că din timpul de aproape o lună cât staff-ul a lucrat împreună, adaptarea la „noul loc de muncă” a durat mai puțin de o zi. Colaborarea în interiorul statului major a decurs mai mult decât firesc, iar acest lucru a dus la o cursivitate foarte bună a conducerii acțiunilor, atât pe mare cât și în porturi.

Informarea publică în linia întâi

Nimic din ceea ce fiecare ofițer avea de îndeplinit pe funcția sa nu este nou sau chiar complet diferit față de prevederile naționale din fiecare țară. Informarea publică, spre exemplu, este unul din segmentele principale ale activității BSF. Mare parte din scopurile Grupării s-ar pierde în anonimat fără o bună mediatizare. Apoi, fiind o forță militară care poate interveni pentru ajutorarea populației în caz de calamitate naturală, intențiile și modul de acțiune trebuie să fie făcute cunoscute în fiecare țară ale cărei teritorii sunt scăldate de apele Mării Negre. Astfel, în cazul în care, ca urmare a unor calamități naturale Gruparea Navală BSF ar trebui să intervină de urgență într-o țară, ea nu trebuie percepută ca o forță militară venită să impună soluții, ci ca o mână de ajutor pusă la dispoziția celor aflați la ananghie. Aici intervine rolul ofițerului cu informarea publică (PIO) care, în fiecare

din porturile vizitate, face o prezentare pe înțelesul tuturor, militari sau civili, în care subliniază modul cum BSF poate interveni: cu acordul tuturor părților participante. Este, așadar nevoie de consens pentru ca Gruparea să devină activă și este nevoie de consens ca să poată interveni într-o situație reală. De asemenea, sunt scoase în evidență exercițiile la care navele BSF participă pe timpul activării și intențiile pentru perioada următoare. Nu în ultimul rând, pentru o maximă transparență, în fiecare port se organizează o zi a porților deschise, zi în care populația civilă are acces la bordul navelor militare (bineînțelese pe un traseu dinainte stabilit) și poate lua contact direct cu marinarii de la bord. Câteva mii de vizitatori au fost oaspeți pe navele BSF în fiecare țară. De altfel, nu în fiecare zi apare, pentru locuitorii dintr-un oraș port, oportunitatea de a vizita o navă militară străină. Dar cinci sau șase deodată? Se pare că sosirea navelor BSF este, din acest punct de vedere, unică în porturile Mării Negre.

O istorie în conturare

La începutul celui de-al 7-lea an de existență a Grupării, se poate vorbi despre o experiență și chiar de o istorie a Grupării. Lecțiile învățate de la an la an sunt luate în considerație de cei aflați la comandă. Pe baza



acestora se crează scenariul acțiunilor anilor următori. Până acum, lecțiile învățate au stabilit componența Grupării la nave de tip fregată sau corvetă și au crescut nivelul de complexitate al exercițiilor, având la bază experiența acumulată de echipaje.

La bordul fregatei TCG Salihreis

În fiecare an, țara care deține comanda BSF, găzduiește la bordul navei participante statul major al Grupării. Conform acestui principiu, ofițerii din staff-ul BSF s-au aflat pe toată perioada activării și ulterior, până la definitivarea documentelor post-activare, la bordul fregatei turcești *Salihreis*. O navă considerată nouă și performantă chiar și pentru Forțele Navale ale Turciei, care sunt deprinse cu astfel de nave. Condițiile de trai la bord pot fi considerate foarte bune pentru o navă cu autonomie mare, care poate desfășura misiuni de lungă durată departe de porturile și de apele teritoriale proprii.

Trailul în comun pe perioade relativ mari are și avantajele sale. Ignorând depărtarea de familie, la bord se stabilesc relații interpersonale care vor dura poate mult după apusul BSF. De asemenea, fiind singurul român de la bord, perioada petrecută pe mare și în porturi s-a constituit într-un bun exercițiu de folosire a limbii engleze și, mai mult, de acumulare a unor cunoștințe de bază de limbă turcă. Acest din urmă fapt a fost stimulată și de întâlnirea, în Baza Navală Golcuk a multora dintre ofițerii turci care au îndeplinit funcția de consilier al șefului SMFN din România. Aceștia, tot la nivel de bază, foloseau în discuțiile cu românii expresii învățate în perioada cât și-au desfășurat activitatea la noi în țară. În cadrul



staff-ului BSF s-a creat la un moment dat chiar o competiție de învățare a unor cuvinte și expresii în limba gazdelor noastre, ceea ce a dus la o consolidarea relațiilor de prietenie dintre noi, oaspeții, și cei care ne-au ajutat ca timpul petrecut la bordul navei să fie cât mai plăcut și totodată util.

BSF între două activări

Activarea august 07 s-a încheiat după vizitarea portului Constanța și desfășurarea ultimului exercițiu pe mare: sail-pass-ul sau, trecerea reciprocă în revistă a navelor pentru

marinărescul rămas-bun. Pentru statul major al Grupării a urmat o perioadă de cinci zile destinată definitivării documentelor, perioadă desfășurată, ca și cea premergătoare activării, la bordul fregatei *TCG Salihreis*, în Baza Navală Golcuk. Perioadă plină de promisiuni de contact permanent via Internet, schimbul de adrese, numere de telefon, modalități de contact și speranțe de vizite cu caracter turistic în fiecare dintre țările BSF. Apoi... pregătirea pentru o nouă activare. Cea din aprilie 2008, când vor fi vizitate porturile Batumi (Georgia), Novorosiisk (Federația Rusă) și Sevastopol (Rusia). ■



Navigator pe „marea” de nisip din Irak

Departe de lumea reală (I)

La revenirea dintr-o misiune. De la stanga la dreapta: maiorul Sorin Panainte, căpitanii Iulian Pleșescu, Daniel Deaconu și Razvan Marian (în țară lucrează la alte categorii de forțe).

Chiar dacă Forțele Navale Române nu acționează în teatrele de operații din Irak sau Afganistan, mai mulți ofițeri din această categorie de forțe au ocupat, în timp, diferite funcții în structurile coalitiei multinaționale, fapt reflectat și în paginile revistei noastre la momentul respectiv. Vă propunem spre lectură în paginile următoare câteva însemnări al căror autor este maiorul Sorin Panainte, șef de stat major la Batalionul de Stat Major și Deservire, aflat în prezent într-o misiune în Irak și care urmează să revină în țară la sfârșitul lunii februarie.

Mayor Sorin PANAINTE

Ținutul străbătut de râurile Tigru și Eufrat, locul pe care Dumnezeu l-a ales ca punct central al creației sale, așezând aici primii oameni, Adam și Eva, ținutul vechilor imperii ale antichității, Mesopotamia, Assiria și Babilonul este locul pe care azi se află Irakul, un ținut care a reprezentat în trecut unul dintre marile focare civilizaționale ale lumii. Este ținutul „leagănului civilizației omenirii”, unde, descoperirea aurului negru al planetei a devenit subiect de dispută între marile puteri ale lumii.

Iată-ne și pe noi, românii, „navigând” pe valurile unei asemenea dispute: „terrorism și petrol”. Suntem aici, suntem implicați și simțim intensitatea și amploarea conflictului. Nu poți să rămâi indiferent văzând ruinele recentelor atacuri, ruinele unor clădiri ce mai păstrează parcă o licărire din viața și cultura orientală. Acesta este războiul. A creat aici o altă lume. Poți citi pe chipurile localnicilor asta, între-

bându-te: ce o fi oare în sufletul lor? câtă suferință se ascunde în privirea lor? O lume în tensiune și în teroare! Sau poate resemnare! Asta e lumea de aici! Momentul admirației unui superb răsărit de soare este deseori întrerupt de ecurile diferitelor explozii. Deja le cunoaștem sunetul: „da...aceasta a fost o mașină capcană...iar a doua un proiectil de peste 100 mm”. Așa începe deseori o nouă zi în Bagdad și tot așa se încheie.

Ne aflăm aici cu scopul de a ajuta poporul irakian pentru a intra într-o stare de normalitate economică, socială și politică. Fiecare dintre noi, cei din forțele coalitiei multinaționale, contribuim mai mult sau mai puțin la atingerea acestui obiectiv. Experiența pe care o trăim aici, lucrul în echipă cu ceilalți membri ai coalitiei și percepția cu intensitate a unor momente extrem de tensionate ne îmbogățește semnificativ nivelul pregătirii, atât ca militari dar și ca oameni. Din punct de vedere militar, am convingerea că experiența

în teatru, participarea și lucrul în comun, cu militarii americani în mod special, poate aduce un plus de valoare în pregătirea militarilor români și, de ce nu, a întregii armate române. Este vorba de un alt mod de lucru, de alte mentalități, de un alt sistem de pregătire al cărui rezultate le vedem aici în practică, în cea mai reală practică - **războiul**. Privesc soldații americani și îi admir văzându-i la treabă. Ei iau totul în serios și aici chiar e nevoie de asta. Dincolo de aspectele legate de dotarea tehnico-materială, marea lor majoritate au o condiție fizică de invidiat, și asta pentru că ei știu să pună accentul pe acest aspect. Fără o bună condiție fizică, știm cu toții acest lucru, succesul fiecărei acțiuni poate fi profund afectat. Am ocazia să-i văd acționând aici, atât în birou, cât și pe teren. Natura funcției pe care o îndeplinesc (ofițer de legătură) îmi oferă această oportunitate și nu numai.

Fac parte dintr-o structură care are implicații strategice în problema

reconstrucției Irakului. Obiectivele noastre constau în a găsi soluții viabile, aplicabile în această țară, a întocmi proiecte majore în diferite domenii de activitate și a monitoriza stadiul derulării acestor proiecte, în scopul accelerării trecerii la starea de normalitate în Irak, din toate punctele de vedere. Desigur, găsirea unor soluții cât mai potrivite și mai realiste presupun lucrul în echipă. Dintr-o asemenea echipă fac și eu parte alături de colegi din forțele coalitiei și reprezentanți ai guvernului irakian. Fiecare dintre noi, cu ideile și cunoștințele pe care le avem, contribuim și punem umărul la atingerea obiectivelor propuse.

Munca noastră presupune uneori și deplasare în teren, discuții la fața locului cu reprezentanți ai diferitelor instituții irakiene. Mă aflu acum în una din acele deplasări pentru o perioadă de timp considerabilă, într-una din zonele foarte „fierbinți” ale Irakului. Fiecare zonă în Irak are un grad mai mare sau mai mic de risc. Aici este unul ceva mai ridicat. Totuși nicăieri în Irak nu poți fi în siguranță, lucru pe care l-am cunoscut cu toții înainte de a pleca în misiune. Cu toții ne-am asumat aceste

două zi de dimineață. De data aceasta am zburat cu unul ceva mai mare și mai aproape de sol, deasupra deșertului. Ceva mai palpitant decât primul zbor. Prin trapa deschisă putem privi pustiul de sub noi. Pare incredibil, dar băieții de la mitraliere chiar trag rafale scurte undeva în jos ... după ceva ... Probabil că au văzut ei ceva suspect acolo jos! Mă simt totuși în siguranță ... am vesta antiglonț pe mine ... casca ... arma ... iar elicopterul acesta gigant, chiar îmi place cum se mișcă în aer! Alături de el mai zboară unul la fel. Frumoase imagini, de neuitat! Scurtul nostru raid s-a încheiat în obișnuitul nor de praf produs de elice. Și aici praful e din belșug. Îl respiri zi și noapte. Furtunile din deșert sunt chiar o realitate. Adevărați nori de praf ne acoperă deseori și vederea și respirația. Cu toate acestea nu pare atât de rau pentru că, întotdeauna ceva poate fi chiar mai rău de atât. E cea mai bună încurajare aici!

Turelul meu în această zonă încă nu s-a terminat. Spre destinația mea finală, am parcurs un drum deosebit de periculos, înghesuit într-un blindat. Se aud rafale de arme automate din stânga, se aud rafale în dreapta, ai

descopere și atunci ... se întâmplă și incidente. Din fericire, de această dată, călătoria mea s-a încheiat cu bine, fără incidenta. Sper să o țină tot așa pentru că traseul urmează să-l fac aproape zilnic de-a lungul a 2-3 săptămâni cu acești tineri soldați americani. Toți sunt foarte tineri. Nici unul din pluton nu pare să aibă mai mult de 23-25 de ani. Inevitabil îmi zboară gândul către cei aproape 4000 de soldați americani uciși în Irak de la începutul acestui război. Toți erau tineri ca aceștia de lângă mine, care îmi asigură protecția pe timpul călătoriei mele în deșert. Sunt tineri foarte curajoși și foarte bine pregătiți. Aceste lucruri sunt constatări, nu presupuneri. Și noi, românii, avem tinerii noștri militari de ispravă dar mai avem nevoie de ceva în plus - o bună dotare tehnico-materială, o echipare corespunzătoare și o nouă mentalitate. Cu aceste lucruri am putea și noi să rivalizăm cu ei și chiar să-i depășim în performanțe în unele aspecte.

Acestea sunt câteva gânduri și momente trăite cu intensitate pe care vi le transmit din acest loc departe de lumea reală, un loc în care realizați cu adevărat cât este de important să



Autorul împreună cu comandantul Forței Multinaționale din Irak, generalul David H. Petraeus.



Mayorul Sorin Panainte și escorta sa americană.

riscuri. În deplasarea mea aici, departe de Bagdad, am avut ocazia să „admir” imaginea ușor stinsă în noapte a Bagdadului, de sus, din elicopter. Nu pot să ascund faptul că ceva emoții m-au încercat. Este imposibil să nu-ți treacă prin minte faptul că cineva de jos ar putea să tragă asupra noastră. Privesc cu atenție la trăgătorii din elicopter care asigură securitatea zborului de fiecare parte a ușilor deschise și, văzându-i echipați cu un echipament atât de sofisticat, înarmați până în dinți, parcă mai dispar din emoții. Imaginile văzute și momentele trăite seamănă izbitor cu cele din filmele americane. Zborul început la miezul nopții l-am reluat a

noștri, americanii, trag și ei din mers ... interesant! „Cred că aceste scurte rafale nu pot perfora blindajul!”... (îmi spun). Îngrijorarea mea vine din altă parte, și anume, de la renumitele dispozitive explozive improvizate care au făcut numeroase victime atât în Irak cât și în Afganistan. Din când în când toată coloana se oprește, câțiva tineri coboară din blindate și verifică atent terenul mergând pe jos. Fac acest lucru în fiecare loc care prezintă suspiciuni că ar ascunde câte un dispozitiv exploziv improvizat. Este foarte bine că fac acest lucru. Pe acest traseu, ei descoperă destul de des asemenea dispozitive. Unele dintre ele nu reușesc să le

prețuiești valorile, un loc care îți oferă posibilitatea să-ți cunoști anumite limite și să privești în viitor dintr-un alt unghi și cu o altă energie. Deși misiunea mea aici nu s-a terminat pot spune foarte hotărât încă de pe acum: „Asta a fost, într-adevăr, o misiune adevărată”. Nu putem ascunde faptul că dorința cea mai mare a noastră este aceea de a ne întoarce acasă sănătoși în LUMEA REALĂ, să ne bucurăm pe deplin de ceea ce ne oferă această lume! Sunt onorat că am posibilitatea de a transmite pe această cale tuturor colegilor din Forțele Navale, colegilor de serviciu și familiei mele multe salutări, sănătate și ... să ne vedem cât mai curând! ■

Din tradițiile aviației maritime românești

DE LA HIDROAVIONUL „GETTA” R.A.S. - 1 LA ELICOPTERUL IAR 330 PUMA NAVAL



Căpitan-comandor
dr. **Marian MOȘNEAGU**
Serviciul Istoric al Armatei

„*Marinarul, atras de nemărginitul misterios al mării, degrabă săturat de primejdia înceată și monotonă a valurilor închise de același orizont, a fost cucerit de repede plutire pe cerul veșnic încărcat de amenințări ...*” Constatarea locotenent-colonelului Teodor Radu, extrasă din lucrarea „Din zborul nostru” (Institutul de Arte Grafice E. Marvan, București, 1930), poate constitui un argument pentru ofițerii de marină care „au schimbat de drum” pentru a se afirma deasupra mării, ca piloți și observatori aerieni, mulți dintre ei constituind nucleul de cadre al Hidroaviației Românei, armă „absolut necesară utilizării tactice a escadrelor navale” (vezi, pe larg, Nicolae C. Petrescu, „Marinarul pe cerul patriei. Piloți și observatori aerieni în războiul pentru întregirea neamului”, Editura și tipografia Europroduct, Pitești, 2003).

Pionierii hidroaviației românești

În martie 1911, ofițerul de marină mecanic Ion Paulat a realizat, se pare în premieră mondială, la Galați, primul hidroglisor românesc. Nefiind susținut de autorități, prototipul acestui ingenios aparat de zbor a fost distrus pe timpul participării sale la campania anilor 1912-1913. (Detalii, în Aurel Pentelescu, Cristian Crăciunoiu, Jipa Rotaru, „Hidroaviația României”,

Modelism Internațional, București, 1994). Dar inventivitatea românilor nu avea să se oprească aici.

La 15 august 1925, cu prilejul Zilei Marinei Române, a avut loc zborul primului hidroavion de construcție românească „GETTA” S.T.C. tip R.A.S. - 1. Acesta a decolat din bazinul Titan al portului Constanța, pilotat de celebrul pilot de încercare Romeo Popescu. „Am imaginat acest hidroavion ținând seama nu numai de toate progresele tehnice mondiale realizate până în prezent, dar încă și de capriciile Mării Negre, în scopul de a inaugura aeronautica navală (hidroaviația) în Marina noastră de Război,

Savoia Marchetti 59



dănsul putând servi atât ca aparat de recunoaștere sau ca auxiliar întrebuințat la convoaie de marina noastră comercială, cât și pentru școala, antrenamentul și perfecționarea piloților destinați hidroaviației, care astăzi ne lipsesc cu desăvârșire. La nevoie, va putea fi transformat, cu ușurință, și în hidroavion de bombardament” – dădea asigurări autorul.

Echipat cu un motor HIERO de 220 C.P. cu elice propulsivă, aparatul era capabil să zboare 8 ore, cu o viteză de 160 km/oră, la un plafon de 4000 metri, cu o susținere perfectă și o amerizare în condiții excelente. „GETTA” fusese proiectat și construit de inginerul Radu A. Stoika, între 1 iunie-15 august 1925, „cu personal românesc și din materiale indigene”, în Atelierele Societății de Transport Constanța, cu sprijinul financiar al patronului George I. Georgescu, fost președinte al Camerei de Comerț și Industrie Constanța. „El a decolat cu multă ușurință, executând viraje numeroase deasupra orașului la 500 m înălțime, însă a fost nevoit să amerizeze apoi în largul mării, pe furtună și hulă, din cauza unei pene de motor. Cu această ocazie s-a putut constata nu numai perfectele calități nautice ale cocei, dar încă și superioritatea aparatului, din punct de vedere aerodinamic, grație principiului pendulului aplicat la sesquiplan, după care el este construit, care îi dă o stabilitate remarcabilă în aer, după cum dovedise stabilitatea și echilibrul lui pe apă”. (Detalii tehnice și descrierea amănunțită a aparatului în „Înzestrarea Armatei Române în perioada interbelică. Documente. Vol. I 1919-1930”, Editura Academiei Tehnice Militare, București, 2000, p. 237-241).



Hidroavion

Deși a proiectat și construit și alte aparate – „SABINA” tip R.A.S. - 2, conceput ca un avion biplan de vânătoare pe flotoare, cu două locuri în tandem, echipat cu un motor fix în stea de tip JAGUAR, în varianta nr. 1/365/270 C.P. și nr. 2/400/450 C.P. și „BINELLE”, o avionetă monoplan de sport și turism tip R.A.S. - 4, cu un singur loc și un motor de 200 C.P., statul român a preferat să achiziționeze hidroavioane italiene.

Din revista „Aerosport Magazin” din august 1937 aflăm: „În luna aprilie și-a trecut probele la Mamaia, în fața unei comisii tehnice, un hidroglisor realizat după planurile d-lui locotenent-colonel Chirvasiu. La origine, concepția acestui hidroglisor datează din anul 1915. O machetă, la scară, executată de cel care l-a conceput, se găsește și astăzi la Academia de Înalte Studii Comerciale. Realizarea prototipului – din motive economice – s-a făcut la Flotila de Hidroaviație, sub directa supraveghere și colaborare a d-lui locotenent mecanic Georgescu, dintr-un hidroavion Savoia S-59, căruia i s-a desființat celula. Aripile inferioare au fost înlocuite cu planuri mici și flotoare. Ampenajul a rămas același, precum același este și motorul, un ISOTA FRASCHINI de 500 C.P. Această barcă cu motor și elice aeriană, cu aripi scurte și ampenaj care în plină viteză chiar, nu poate părăsi linia de plutire, supus în zilele de 11, 12 și 13 aprilie la diferite probe tehnice, a depășit cu mult așteptările, realizând viteze de record mondial de 140 și 180 km/oră și dovedind o perfectă stabilitate. Scos pe mare, pentru a se vedea în ce condiții se prezintă – deși Marea Neagră este extrem

de capricioasă prin neregularitatea valurilor, s-a comportat în aceleași perfecte condițiuni. Cursa de viteză încercată pe distanța Constanța Port – Cazinou, străbătută în 6 minute, a confirmat în total calitățile acestui hidroglisor. Utilizările hidroglisorului sunt multiple. Le vom arăta: Ca utilizare militară: Armat cu mitraliere, poate realiza cea mai eficace pază costieră datorită vitezei sale de deplasare. De asemenea, prevăzut cu tuburi lanstorpilor, poate fi o periculoasă armă ofensivă în apropierea coastelor. În plus, piloții tineri care încep să deprindă pilotajul hidroavionului, pot găsi un excelent

instrument de climatizare. Utilizat pentru nevoi comerciale, hidroglisorul poate realiza transporturi rapide și face legătura între vase, fiind utilizabil cu folos pentru ajutorul ce se poate da naufragiaților în apropierea coastei. În afară de aceste utilizări, sportivii amatori de viteze mari pot găsi în hidroglisor cel mai agreabil sport nautic. Pentru țara noastră – lăsând la o parte utilizarea lui militară, care este de resortul forurilor competente – hidroglisorul va putea rezolva o mare problemă în ce privește navigația pe dunăre și pe râurile mari”.

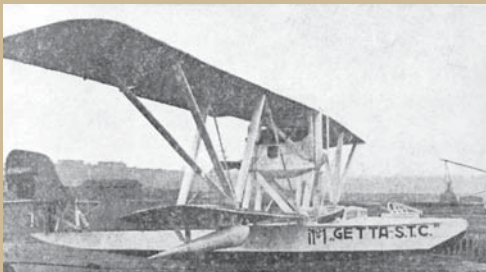
Zorii aviației maritime ...

Înființat încă din anul 1919, Grupul VI Hidroaviație, prima structură organizatorică a Hidroaviației Române, a devenit operațională la Constanța în 1920. Inițial, a avut în dotare hidroavioane Brandenburg W 12 și U.T.Z.I., cu motoare de 220 CP HIERO și DAIMLER.

Prin Referatul nr. 2051 din 7 iunie 1920, directorul Aeronauticii, maiorul aviator Popovici, raporta Direcției Aeronauticii din Ministerul de Război următoarele: „Hidroavioanele capturate la Budapesta în număr de 9 fiind pe cale de a-și termina reparațiunea, iar cele 20 hidroavioane comandate în Franța și imbarcate deja aflându-se pe drum, avem nevoie (pentru a le gara și mai cu seamă pentru a le încerca și pune la punct) să le transportăm la Constanța în cele două hangare lăsate de la germani, unde aceștia au apropiat o rampă pentru lăsarea la apă și ridicarea pe mal a aparatelor. [...] Prin înțelegere verbală

Maistrul militar Vasile Iordache (dr)





Hydroavionul nr1 Getta STC.

cu Direcția Marinei, s-a căzut de acord ca însărcinarea aceasta poate fi încredințată ofițerului mecanic clasa I Ioan Burchi de la Divizia de Mare. Profitând de această ocazie, cu onoare supun dumneavoastră și nevoia întocmirii cât mai urgente a unui deviz al lucrărilor de instalare a Grupului de Hidroavioane (la început a primei escadrile) pe malul lacului Siut-Ghiol (6 km Nord de Constanța), singurul lac mai adaptabil (cu mici cheltuieli și potrivit nevoilor noastre)" la o asemenea instalațiune, de pe tot litoralul mării".

La 11 iunie 1920, raportul era aprobat de ministrul de Război, generalul Ion Râșcanu.

La 21 iulie 1920, în portul Constanța a avut loc zborul primului hidroavion care a consacrat Hidroaviația ca forță distinctă în aviația românească și o categorie specializată indispensabilă Marinei Militare.

Hidroaviația română în campanie

La 15 august 1928, cu prilejul Zilei Marinei Române, regele Mihai I a botezat primele patru hidroavioane „Savoia-Marchetti”, care au intrat în dotarea Grupului de Hidroaviație, format din Escadrila 1 de Zbor, pe malul de Est al Lacului Siutghiol, Escadrila 2 Parc și Escadrila 3 Depozit, dislocate la Anadalișioi, unde se afla și comandamentul Grupului. După botez, cele patru aeronave au executat o demonstrație de acrobație aeriană („Revista Marinei”, Anul III, nr. 3, iulie-septembrie 1928, p. 109-111 și Marian Moșneagu, „Ziua Marinei la români”, Editura Companiei Naționale Administrația Porturilor Maritime Constanța, 2002, p. 30).

Ulterior, în dotarea hidroaviației au intrat alte șapte hidroavioane „Savoia-Marchetti” S 59 bis.

La 17 iulie 1930, Grupul de Aviație Maritimă s-a transformat în Flotila de Hidroaviație, care în toamnă s-a mutat cu administrația și materialul volant la Palazu Mare. Aceasta a făcut parte din Escadra de Aviație, subordonată Diviziei 1 Aeriene (1932-1935), Ministerul Aerului și Marinei (1936-1940) și Subsecretariatul de Stat al Aerului (1940-1944).

În același an a sosit pe calea aerului primul hidroavion „Savoia Marchetti” S 62 bis.

Prin contractul nr. 294 din 20 mai 1939, Ministerul Aerului și Marinei a coman-

dat Societății „Cantieri Riuniti del Adriatica” din Montfalcone - Trieste 12 hidroavioane de luptă tip CANT Z 501, complet echipate.

În preajma celui de-al doilea război mondial, Flotila de Hidroaviație avea în componere hidroavioane de fabricație italiană, 12 aparate Savoia 62 bis, cinci Savoia 55, CANT Z 501 și germane - Heinkel 114, avioane Fleet de legătură și Lublin. În urma decretării parțiale din martie 1939, întreaga unitate a fost pusă „în stare de campanie (armamentul complet și plinurile făcute), în zilele următoare fiind organizate patrulări demonstrative în spațiul național, în cooperare cu distrugătoarele „Regele Ferdinand” și „Regina Maria”.

La 19 aprilie 1940 au sosit din Italia primele două hidroavioane CANT Z 501, din cele 12 comandate.

La începutul celui de-al Doilea Război Mondial, Hidroaviația de pe Lacul Siutghiol era compusă din Escadrila 101 Hidro Patrulare cu șase aparate Savoia 55 și 62, Escadrila 102 Hidro Informație cu zece aparate Heinkel 114, Escadrila 16 Observare cu opt aparate I.A.R. 39, retrasă ulterior, după cucerirea Basarabiei, Escadrila 53 cu opt aparate Hurricane, deplasate, periodic, în alte zone, Batalionul 1 Aerostație, cu patru companii și Baza Flotei de Hidroaviație.

În cursul anului 1943, Escadrilele 101 și 102 Hidroaviație au fost dotate cu aparate germane Heinkel 114 C-1. La începutul anului 1944 au fost utilizate ca baze Odessa, Vălcovul și Constanța. După cucerirea Crimeii de către sovietici, Flotila de Hidroaviație, comandată de căpitan-comandorul Gheorghe Borcescu, s-a retras în cele trei hidroescale de la Constanța. La 23 august 1944, aici se găseau 30 de aparate Heinkel 114, din care 20 pe apă, unul la montaj și 9 în lăzile de ambalaj (apud „Hidroaviația în lupta pe mare”, în Jipa Rotaru, Ioan Damaschin, „Glorie și dramă. Marina Regală Română 1940-1945”, Editura „Ion Cristoiu”, București, 2000).

Pe timpul celui de-al Doilea Război Mondial, personalul navigant al Flotei număra 178 de militari, dintre care 67 piloți,



Hydroavion SM 62



Hydroavion GETTA

66 observatori și 45 de trăgători aerieni. Misiunile specifice au avut, în general, un caracter defensiv: supravegherea unor zone date, cercetare antisubmarin, recunoașteri costiere, escortări de nave de transport, explorări de cursă lungă (pe coasta Crimeii, în bazinul nordic al Mării Negre, pe coastele Asiei Mici etc), controlul barajelor de mine proprii, semnalarea pozițiilor navelor inamice etc.

În perioada 1941-1944, Flotila de Hidroaviație, coordonată de Comandamentul Aero-Marină, a executat 2702 misiuni de luptă, pe parcursul a 7054 ore de zbor.

Hidroavioanele nefiind în măsură să decoleze pe timp de noapte, pentru a se găsi în aer la ivirea zorilor, inamicul nu a putut fi semnalat întotdeauna la timp. Chiar și în aceste condiții, Flotila a continuat să-și îndeplinească misiunile specifice, fiind considerată de Comandamentul Marinei Regale „un element esențial pentru executarea apărării și supravegherii în zona costieră”.

Aceasta a fost și concluzia contraamiralului Ioan Georgescu, șeful Statului Major al Marinei, prezentată în cadrul unei conferințe, ținute la 19 aprilie 1943, la Școala Superioară de Război: „... Acțiunea aviației în operațiunile pe mare este așa de strâns legată de aceea a forțelor navale încât ea trebuie să facă parte integrantă din Marină. Comandanții de escadrilă și flotilă, nu numai observatorii, trebuie să cunoască principiile de conducerea războiului pe mare și tactica navală. Numai antrenându-se din timp de pace împreună hidroaviația cu navele se vor putea obține rezultatele cele mai bune. Învățământul ce tragem pentru viitor este că aviația maritimă cuprinzând hidroaviația de informație, de bombardament contra navelor și de torpilare, să aparțină organic Marinei”.

La 2 septembrie 1944, unitățile de aviație terestră (un grup de bombardament ușor, o

escadrilă de recunoaștere și o escadrilă de observație) care făceau parte din aviația pusă la dispoziția Marinei, au fost redislocate din Dobrogea, primind altă destinație. În subordinea Comandamentului Aero-Marină cu Punctul de comandă la Mamaia - Palazu a rămas doar Flotila de Hidroaviație, cu Escadrilele 101 și 102, dotate fiecare cu câte 11 hidroavioane Heinkel 114.

La 8 septembrie 1944, Flotila de Hidroaviație a fost subordonată – și anihilată – de armata sovietică. Astfel, în cursul zilei de 27 octombrie, autocamioane sovietice au transportat în portul Constanța, pentru a fi preluate cu titlu de captură de război, nouă aparate tip Heinkel 114 ale Flotei de Hidroaviație.

Orizonturi postbelice

După război, Comandamentul Marinei Militare a propus ca Flotila de Hidroaviație

să depindă organic de Marina Militară. La 1 iunie 1948 aceasta a intrat în subordinea Comandamentului Apărării Litoralului Maritim cu 12 aparate, trecerea făcându-se numai din punct de vedere operativ și al educației politice. Până la crearea condițiilor necesare subordonării totale Comandamentului Marinei Militare, Escadrila de Hidroaviație a rămas în subordinea Comandamentului Aeronauticii, din punct de vedere al instrucției și administrației.

Dezvoltarea hidroaviației a rămas o prioritate și după cea de-a doua conflagrație mondială. Astfel, în articolul „Necesitatea aviației de informare la marină și cooperarea ei cu marina”, publicat în nr. 4-5/aprilie-mai 1948 al „Revistei Marinei”, căpitanul Dan Nicolaescu concluzionează: „O marină – oricât de mică este ea – nu se poate lipsi de aviația ei, fără sancțiunea de a se găsi într-o vădită stare de inferioritate față de un inamic oarecare. Aviația maritimă de informare este o parte integrantă a marinei, o parte indispensabilă, care formează „ochiul” marinarului și de care „ochi” nu se poate lipsi”.

Până la 1 ianuarie 1950, Escadrila a fost gestionată de Regimentul 9 Aviație. Conform Ordinului Marelui Stat Major, de la această dată Escadrila a fost gestionată de Detașamentul Spate al Comandamentului Forțelor Maritime Militare.

În conformitate cu Ordinul M.St.M. nr. 120727 din 1 aprilie 1950, începând cu această dată Escadrila de Hidroaviație a trecut din punct de vedere al pregătirii de luptă, pregătirii

cadrelor, pregătirii politice, dotării tehnice, contrainformațiilor și mobilizării sub ordinele Comandamentului Aviației. Hidroaviația a rămas subordonată C.M.M. numai din punct de vedere operativ, al hranei, echipamentului și finanțării.

La 1 august 1950, Escadrila de Hidroaviație Mamaia avea în dotare 15 hidroavioane monomotoare biplane cu două locuri, construcție metalică tip Heinkel 114 și un avion Fleet 338. Dintre acestea, nouă hidroavioane erau operaționale – seria 3, 6, 7, 8, 12, 13, 14, 15 și 16 și șase indisponibile – 19, 20, 26, 28, 29 și 30. Hidroavioanele nr. 6, 7, 12, 13, 14, 15 și 16 erau echipate cu armament de bord fix – două tunuri Ikarja calibru 20 mm și câte o mitralieră de capotă Rheinmetall de 7, 92 mm.

Misiunile escadrilei erau de recunoaștere, explorare, supraveghere, patrulare, căutare de obiective, de informare, escortă antisubmarin, recunoașteri de coastă, conlucrare cu Marina, conlucrare cu bateriile de coastă și misiuni speciale.

Printre marinarii care s-au afirmat ca piloți și observatori aerieni în cadrul Hidroaviației s-au numărat comandorii Constantin C. Gonta, Constantin A. Negru (Secăreanu) și Ioan F. Stănculescu, autorul lucrării „Hidroaviația” (1930), căpitan-comandorul Gheorghe S. Măicănescu, locotenent-comandorul Gheorghe Racoveanu, căpitani Cezar I. Atanasiu, Gheorghe Bunea, locotenenții Nicolae Cottache și Ionel Ionescu ș.a. (vezi și „Piloți deasupra mării”, în „Marina Română”, nr. 73 (noiembrie 2000), p. 22-23).

Ultima structură aeronavală – Patruța 256 Hidroaviație a fost desființată la 1 aprilie 1960.



Hydroavion ICAR (1932)

Savoia Marchetti 56



Catastrofa submarinului rusesc Kursk

Comandor (r) **Anton BEJAN**

Submarinul cu propulsie nucleară (Sm N) purtător de rachete antinavă *Kursk*, construit în 1994, „Proiect 949A” (Oscar 2 în codul NATO) intrat în serviciu în 1995, s-a scufundat la 12 august 2000 în Marea Barents în urma exploziei torpilei de exercițiu 65-76 A în interiorul aparatului de lansare. Explozia a fost urmată de o altă explozie a torpilelor aflate în primul compartiment. După opinia specialiștilor, prima explozie s-a produs din cauza scurgerii amestecului de hidrogen printr-o microfisură din corpul torpilei. Auto-descompunerea amestecului a produs temperaturi de 2000-3000 de grade. În consecință, aparatul de lansare N-4 a fost distrus în totalitate și parțial aparatul N-2, iar apa a inundat primul compartiment. Toți submariniștii aflați acolo și-au pierdut viața. A urmat a doua explozie din cauza unei de șoc care a distrus în totalitate compartimentele prova (2, 3, 4, 5) omorând pe toți cei aflați acolo și în scurt timp (câteva minute) submarinul s-a scufundat la 110-112 metri adâncime (până la producerea exploziei *Kursk* naviga la cota periscopică, aproximativ 20 de metri). După explozie, ofițerii aflați în compartimentele 6 și 8 au transferat membrii echipajului rămași în viață în compartimentul 9, încercând să iasă la suprafață prin gura

de salvare a compartimentului. Încercarea nu a reușit din cauza deteriorării sistemului de ventilație pe unde a inundat apa și, în scurt timp, a decedat și restul echipajului. Caracteristicile submarinului *Kursk* sunt următoarele: deplasament 23860 de tone; 154x18x9 metri; viteză maximă 32 de noduri (în imersiune) și 15 noduri (la suprafață); imersiunea maximă – 500 de metri; 120 de zile autonomie; echipaj – 107 (din care 52 de ofițeri); propulsie – două elici acționate de două turbine cu aburi produse de două reactoare nucleare răcite cu apă cu o putere de 50000 de CP fiecare. Armamentul era compus din 24 de rachete supersonice antinavă de tip „Granit” destinate să lovească portavioanele și alte nave mari, patru tuburi lanstorpilor de 533 mm cu 24 de torpile universale cu raza de acțiune de 50-80 de mile marine și patru tuburi lanstorpilor de 650 mm cu 24 de torpile ASROC tip RPK-7 „Veter” (SS-N-16 „Stallion” în codul NATO). Submarinul *Kursk* ocupă locul doi în lume, ca deplasament și dimensiuni, după submarinul strategic *Taifun*. La data catastrofei Flota rusă de Nord și din Oceanul Pacific avea în dotare 11 submarine tip *Kursk*.

Încercările de salvare a echipajului și a submarinului au început a doua zi, la 13 august, când un detașament de nave al Flotei de Nord a sosit în zonă și a reperat submarinul la o adâncime de circa 108

metri. Din primele cercetări cu ajutorul aparatului de observare submarină s-a constatat că nava s-a înfipt în fundul oceanului sub un unghi de 40 de grade, că sunt distruse compartimentele prova și scoasă din funcțiune instalația de salvare. Din cauza furtunii (mare de gradul 5) lucrările de salvare nu au putut fi demarate. În același timp, reprezentanții Ministerului Apărării al Rusiei de la Bruxelles au avut consultări cu reprezentanții NATO în vederea cooperării în operațiunea de salvare. În consecință, la 19 august la locul dezastului a sosit nava norvegiană *Normand Pioneer* cu minisubmarinul britanic LR-5 iar a doua zi a sosit și nava de salvare norvegiană *Seaway Eagle* pe care erau ambarcați scafandri de mare adâncime. Astfel operația de salvare a continuat printr-o colaborare între salvatorii Flotei de Nord și salvatorii norvegieni și britanici. La 21 august scafandrii norvegieni au reușit să deschidă partea de sus a guri de salvare a compartimentului 9 care era însă inundată. Cu ajutorul camerei video introdusă în corpul submarinului a fost constatată starea compartimentelor 7 și 8 și prezența cadavrelor în compartimentul 9. În aceeași zi a fost comunicat oficial, de către șeful Statului Major al Flotei de Nord, decesul celor 118 marinari aflați la bordul submarinului nuclear *Kursk* în momentul catastrofei. La 23 august șeful statului

rus a decorat (post mortem) cu ordine de stat pe toți membrii echipajului căzut la datorie. La 25 octombrie guvernul Rusiei a luat hotărârea de a ridica rămășițele pământești ale echipajului submarinului scufundat și, de asemenea, scoaterea la suprafață a acestuia. Pentru operația de ridicare la suprafață a submarinului *Kursk* partea rusă a încheiat un contract de colaborare cu firma olandeză „Mammut Transport BV”. La 16 iulie 2001 a început prima fază de ridicare a submarinului care a durat trei luni, la care a participat nava specială *Mayo* și nava rusească de control a radiației GS-87. La 7 octombrie submarinul a fost smuls de pe fundul Mării Barents cu ajutorul a 26 de dispozitive de prindere (ghiare) de pe șleplul *Gigant 4*. Viteza de ridicare a submarinului a fost de 10 metri pe oră, cu oprire la fiecare 50 de minute pentru verificarea echilibrului și a repartizării forței de ridicare pe cabluri. După ridicarea submarinului la 58 de metri înălțime a început remorcarea acestuia de către șleplul *Gigant 4* de care submarinul era prins cu cablurile. La 10 octombrie s-a încheiat remorcarea în sistemul „șleplu-submarin” odată cu intrarea în șantierul naval al Marinei Militare ruse din portul Rosliakovo unde submarinul nuclear *Kursk* a fost ridicat pe cavalet în docul plutitor 50. În urma unei expertize amănunțite efectuată de o comisie guvernamentală s-a stabilit cauza reală a catastrofei care s-a datorat exploziei torpilei. Toate celelalte versiuni vehiculate, precum coliziunea cu un submarin american, explozia unei mine, etc. nu au nici o bază. Totodată s-a menționat că deși submarinul nuclear *Kursk* a suferit în urma exploziei distrugerii foarte grave, compartimentul 6 al reactoarelor, bine protejat, a rămas intact și, de asemenea, reactoarele. Nu s-au semnalat scurgeri de substanțe radioactive. Au rămas de asemenea intacte și 22 de rachete cu aripi. ■

Utilă cronologia recuperării submarinului *Kursk* a distinsului nostru colaborator, comandorul (r) Anton Bejan, cunoscut cititorilor prin lucrările de referință publicate. Evident, nu este pentru prima dată când publicăm articole pe această temă. Primul, publicat chiar de subsemnatul, la mai puțin de două luni de la catastrofă (este vorba de „Tragedia submarinului *Kursk*”. Între lipsa fondurilor și manipularea mediatică” publicat în numărul 72 (septembrie-octombrie 2000) s-a dovedit a fi corect în privința cauzelor interne ale catastrofei, concluzie formulată în condițiile existenței unor informații reduse la momentul respectiv, a manipulărilor mediatiche rusești de tot felul dar și a „experților” autohtoni care susțineau sus și tare ciocnirea cu un submarin american. Au trecut ani buni de atunci iar cauzele reale ale tragediei au fost de mult elucidate. De urmărit în acest sens și excelentul documentar consacrat catastrofei submarinului *Kursk* difuzat de canalul Discovery. (B.D.)



www.centurychina.com



www.ljplus.ru



www.ljplus.ru

„Briefing country” cu elicopter și antemergător

Bogdan DINU

Prezența României în general și a Armatei Române în particular în presa internațională de specialitate este sporadică și, de obicei, asociată cu referiri dacă nu neapărat negative cel puțin rezervate. De aceea ne bucură orice inițiativă jurnalistică serioasă de natură să prezinte în mod real și profesionist forțele noastre armate. Un astfel de demers l-a realizat jurnalistul britanic Peter Felstead, redactor la prestigioasa revistă Jane's Defence Weekly care s-a aflat între 1 și 6 octombrie în România într-o amplă vizită de documentare. Intenția sa declarată a fost aceea de a realiza un „briefing country” sau un dosar (prezentare) de țară pe domeniul apărării. În acest sens a avut întâlniri cu șefii categoriilor de forțe și înalți oficiali ai ministerului, inclusiv cu Teodor Meleșcanu, ministrul Apărării. În ultima zi a vizitei Peter Felstead s-a aflat și la Constanța unde a fost primit de comandantul Comandamentului Flotei, contraamiralul de flotilă Mircea Rusmănică și de șeful Operațiilor, Doctrinei și Instrucției de la Statul Major al Forțelor Navale, contraamiralul de flotilă Nicolae Vălsan, iar la cererea domniei sale a avut și o întâlnire cu ofițeri participanți la misiuni internaționale în Marea Neagră și Marea Mediterană.

„Relațiile mele cu Armata României datează de ceva vreme” – a declarat Peter Felstead pentru revista Marina Română – „Mă aflu în România pentru a realiza ceea ce noi numim un „briefing country” sau, dacă vreți, un dosar de țară care urmează să fie publicat în revista noastră, cu focalizare asupra capabilităților de apărare, achizițiilor, dotării și provocărilor militare la care trebuie să răspundă forțele dumneavoastră armate, acum și în viitor. Ceea ce m-a frapat la vizita mea anterioară în România a fost concentrarea tuturor eforturilor pe statutul de viitor membru NATO și, surprinzător, am constatat că nimic nu s-a schimbat, că aceeași determinare există și acum când sunteți membru al Alianței Nord-Atlantice cu drepturi depline, ba chiar că este mai puternică decât era înainte. În ceea ce privește forțele navale cred că de la intrarea în serviciu a celor două fregate Tip 22 putem vorbi de o creștere semnificativă a capabilităților Forțelor Navale Române nu doar în zona Mării Negre, cu alte cuvinte trecerea de la o marină costieră la ceea ce numim o marină care acționează în „apele albastre”, adică care poate participa la operații integrate nu doar cu Alianța Nord Atlantică ci și cu alte state în diferite zone ale lumii.”

Vizita jurnalistului britanic nu a trecut neobservată nici în presa centrală iar atenția care i-a fost acordată de Ministerul Apărării



Peter Felstead la întâlnirea de la Comandamentul Flotei cu ofițeri români din Forțele Navale participanți la misiuni internaționale.

reiese dintr-o simplă consultare a programului: întâlniri cu amiralul dr. Gheorghe Marin, șeful SMG, șefii categoriilor de forțe, cu ministrul Apărării, cu înalți oficiali și șefi de direcții din ministere, deplasare cu elicopterul la toate obiectivele din teritoriul vizitate, astfel încât documentarea să fie una cât mai completă iar rezultatul unul dezirabil având în vedere importanța publicației și a grupului de presă din care face parte. Revista Jane's Defence Weekly realizează trei-patru astfel de dosare de țară pe an, adevărate radiografii ale armatelor țărilor respective și este bine că suntem prezenți aici. „Briefing country”-ul despre România a fost publicat în ediția din 12 noiembrie și îi este rezervat inclusiv coperta, ceea ce spune mult despre importanța articolului în economia revistei. Referitor la Forțele Navale Române, majoritatea spațiului alocat se referă la cele două fregate Tip 22 achiziționate de țara noastră printr-un contract în valoare de 186,5 milioane de dolari („mult criticată de mass-media locale dar în realitate costurile achiziției nu par nerezonabile având în vedere prețurile plătite pe piața fregatelor la mâna a doua din ultimii ani și pachetul oferit ca parte a contractului care a inclus pregătirea echipajului și a navei”). Autorul mai menționează în treacăt problema ofsetului, rămasă nerezolvată la acest contract, și pe cea a suportului logistic care, potrivit celor de la BAE Systems, citată, „evoluează bine” („progressing well”).

Atenția jurnalistului se focalizează asupra participării fregatelor la operația Active Endeavour, modernizării acestora, asupra aviației navale, programelor de achiziții de nave vânătoare de mine și corvete și pe dorința forțelor noastre navale de a regenera submarinul Delfinul chiar dacă acest lucru nu a fost cerut de Alianța Nord-Atlantică („A submarine capability has not been requested of Romania by NATO.”) Sunt citați toți interlocutorii pe care i-a avut în Forțele Navale (atât șeful SMFN contraamiralul de flotilă Dorin Dănilă dar și contraamiralii Mircea Rusmănică, comandantul Comandamentului Flotei și Nicolae Vălsan, șeful Operațiilor, Doctrinei și Instrucției la SMFN). Peter Felstead mai amintește de câteva din exercițiile NATO la care au participat Forțele Navale Române – Danube Guard și Noble Midas 07 – precum și de BLACKSEAFOR precizând totodată că Rusia și Turcia sunt reticente deocamdată în ceea ce privește participarea altor națiuni la această inițiativă („Turkey and Russia, however, have been reticent to open up the task group to any participation beyond the original six nations”). Cel care dorește să citească tot articolul vor trebui fie să-și procure revista (dacă lucrează în ministerul Apărării pot accesa materialul pe site la Revista presei) fie să plătească un abonament la ediția on line, acesta fiind un serviciu furnizat contra cost. Obrazul subțire cu cheltuielile se ține. ■

... a fost anul 2007

Căpitan ing. Mihai EGOROV

A mai trecut un an. A fost un an dificil, în care am încercat să fim în cele mai fierbinți locuri din marină, să vă prezentăm – prin toate cele trei mijloace de presă pe care le realizăm, revista *Marina Română* și emisiunile de radio și televiziune *Scutul Dobrogei* – cât mai multe aspecte din activitatea Forțelor Navale.

V-am relatat despre misiunile internaționale la care navele au participat parcă mai mult decât în anii precedenți, fie că a fost vorba de participarea fregatei *Regina Maria* la exercițiul NIRIS 07, fie că a fost vorba de participarea fregatei *Regele Ferdinand* la exercițiile CERTEX și NOBLE MIDAS 07, la stagiul de pregătire cu Gruparea Navală NATO permanentă de suprafață nr.2 (SNMG-2) sau pentru a doua oară la operația ACTIVE ENDEAVOUR, v-am prezentat corvetele sau navele dragoare participante la exercițiile multinaționale organizate de Bulgaria sau Turcia, dar și la deja tradiționalele exerciții BLACKSEAFOR și BLACKSEAPRTNERSHIP, am fost pe mare și la exercițiile executate de navele purtătoare de rachete cu vedetele similare din Turcia, v-am relatat despre exercițiile desfășurate în comun de fregate cu nave aparținând unor state membre NATO și nu am omis nici navele bătrânului fluviu participante la exercițiul trilateral DANUBE GUARD 07.

Nu am lipsit nici de la misiunile naționale executate de unitățile din componerea Forțelor Navale, prezentându-vă pe larg lansarea de rachetă P-21, o misiune care a angrenat numeroase forțe și mijloace; v-am relatat despre exercițiile PONTICA, LITORAL și MILREX 07, v-am prezentat pe larg evaluările realizate de Centrul de Instrucție, Simulare și Evaluare la mai multe genuri de nave, am fost prezenți și am surprins tragerile desfășurate în premieră de navele fluviile ... la mare. V-am prezentat de asemenea aspecte din viața unor unități „mai puțin” spectaculoase pentru presă, dar foarte importante în structura Forțelor Navale – Baza Navală și Direcția Hidrografică Maritimă.

Prin intermediul nostru ați putut să vedeți evoluția elicopterului IAR 330 Puma naval, de la prezentarea oficială



Foto: Mihai Egorov

la Brașov, până la testele efectuate de acesta la bordul fregatelor; v-am prezentat aspecte din pregătirea piloților marinei. Am fost prezenți la evaluarea scafandrilor DNFOS și v-am relatat despre aventurile scafandrilor de mare adâncime pe lacul Vidraru. Nu i-am uitat nici pe militarii Batalionului de Infanterie Marină, cei care se pregătesc în aceste zile pentru prima misiune internațională, în Kosovo.

Am fost prezenți la Centrul de Instrucție, pe timpul pregătirii primei serii de soldați-gradați voluntari din Forțelor Navale și nu i-am uitat nici pe elevii și studenții din Școala Militară de Maiștri a Forțelor Navale „Amiral Ion Murgescu” și Academia Navală „Mircea cel Bătrân”, prezentându-vă aspecte din pregătirea lor. Ne-am ambarcat la bordul navei-școală *Mircea*, pentru a vă aduce cât mai multe informații despre marșul de instrucție și reprezentare desfășurat de aceasta în Marea Mediterană.

Ați putut citi, asculta sau urmări pe ecranele televizoarelor aspecte de la decernarea premiilor Clubului Amiralilor, de la înființarea asociației ALUMNI, sau de la festivitățile organizate de unitățile care în acest an au sărbătorit un număr de ani de la înființare.

Am încercat să fim – atât cât ne-au permis timpul și resursele – în cât mai multe locuri în care au fost prezente Forțele Navale, pentru a vă prezenta cât mai puțin deformată imaginea acestei categorii de forțe.

A fost un an dificil și pentru noi, echipajul Grupului Mass-Media al Forțelor Navale; a fost un an în care am trecut prin multe modificări, de la stat și resubordonare, la personal, un an cu multe perioade în care am crezut că „nu se poate mai mult” dar am mers mai departe; v-am prezentat și în paginile revistei greutățile cu care noi, presa militară de marină, ne confruntăm. A fost totuși și anul în care am reușit să difuzăm emisiunea de televiziune „Scutul Dobrogei”, grațuit pe TV Galați-Brăila, o televiziune particulară din zona de interes a Forțelor Navale și totodată am menținut difuzarea pe postul TV Neptun, acum cu acoperire națională.

În câteva cuvinte, cam acesta a fost anul 2007. Tutorul „marinarilor”, indiferent de structura în care își desfășoară activitatea, tuturor cititorilor, telespectatorilor și ascultătorilor noștri, le dorim multă sănătate, împliniri pe plan personal și profesional și îi dorim mai aproape de noi în anul care abia a început.

A fost anul 2007. **La Mulți Ani 2008!** Un 2008 în care poate fiecare dintre noi va încerca să fie mai bun, să facă lucrurile puțin mai bine ca în anul precedent. Un an în care vrem să fim cât mai aproape de dumneavoastră, un an în care sperăm să fiți cât mai aproape de noi, un an 2008 în care să contribuim cu toții la crearea imaginii Forțelor Navale. ■

Autoportret, un „artist al mării”... Karl Robert Perko

Text și foto: **OLIVIA BUCIOACĂ**

L-am descoperit pe pictorul Karl Robert Perko, într-o după-amiază cultural-artistică de duminică, la Cercul Militar Mangalia, printre tablourile expoziției de pictură și grafică „Între cer și mare”, locul unde în urmă cu 25 de ani expunea pentru prima dată colecția de lucrări în acuarelă. Ne-a cucerit de la început și astfel am avut curiozitatea de a-l cunoaște mai bine. A reușit atunci, cu un talent desăvârșit, să ne aducă mai aproape de mare, de artă, de frumos manifestat în toate formele sale, pentru că lucrările pictorului fascinează, apropiere oamenilor și lasă urme adânci de frumusețe în sufletele privitorilor. În cadrul vernisajului expoziției, invitații au putut admira lucrările unui fost maistru militar de marină, pictorul român de origine germană Karl Robert Perko, „Sunt un tip foarte optimist, lucru care se vede din ceea ce fac. Sunt latin în ciuda faptului că eu sunt neamț, dar sunt latin din punct de vedere al exploziei de culoare, iar ca exactitate sunt germanic.” Absolvent al Academiei de Arte Plastice Darmstadt (secția pictură, desen clasic și aplicat de la clasa doamnei Geta Jagger, una dintre profesorele foarte cunoscute în cercurile de pictură din Germania), Karl Robert Perko a fost profesor și restaurator al Muzeului de Marină, fiind, de asemenea, și autor a numeroase cărți despre tehnici de studiere a picturii, dar și a unei autobiografii, în care vorbește despre destinul artistului între două lumi: cea românească și cea germană. „Primul imbold în pictura marină a venit din partea marelui maestru Știubei, cu care am avut onoarea să lucrez la o frescă. Am avut atunci curiozitatea de a-l întreba pe maestru de ce pictura marină. Răspunsul a venit imediat: Pentru că ești un dezordonat extrem de organizat, ceea ce ne trebuie nouă în pictura marină,” ne-a declarat pictorul.

Karl Robert Perko a avut 34 de expoziții în multe din capitalele lumii, iar tablourile sale se regăsesc în mari colecții particulare, pinacoteci din întreaga lume. A debutat în Germania cu o expoziție de pictură și grafică unde a avut 86 de lucrări. La bienala din 1991 din Franța, de la Saint Côté (la 30 de kilometri nord de Paris), unde au participat artiști din 124 de țări, în cadrul expoziției internaționale de pastel, de cretă colorată, una dintre cele mai grele tehnici de pictură, Perko a obținut trei premii pentru 11 dintre lucrările cu care a participat. Lista premiilor câștigate nu s-a oprit aici, pictorul fiind apreciat în Germania și în multe din capitalele lumii unde a avut expoziții. A realizat în cadrul UNESCO, un set de lucrări în mărime de timbru, editate în peste două milioane de exemplare, iar banii obținuți au fost donați copiilor săraci din lume. Pictor, grafician, monumentalist și scriitor, membru al Uniunii Artiștilor Plastici europeni, cu sediul la Bruxelles, într-un cuvânt „un artist al mării” așa cum se autodefineste Robert Perko, prezintă cea de-a doua expoziție personală de la reîntoarcerea sa în țară, tema lucrărilor expuse fiind marea. Și toate acestea au devenit realitate printr-un efort susținut, perseverență, dăruire, talent, dar și foarte multă muncă (14-18 ore pe zi).

„Între cer și mare” este expoziția unui german de origine română și a unui român de origine universală, pentru că arta este universală. Robert Perko este un inventator, un om precis



ca un german și spiritual ca un român. Mările lui Perko sunt spirituale, pentru că au sentimente, te îmbrățișează și te cutremură în același timp. Albastrul mărilor este culoarea simbolică a infinitului, cerului, perfecțiunii, absolutului, lumii spirituale, idealului și în același timp din picturi se desprinde și simbolistica opusă a albastrului rece și inaccesibil, culoare a depărțării de lumea reală și de viață, libertate, eternitate, profunzime, vindecare și spiritualitate. Picturile sunt autentice, realizate cu meticulozitate, temperament, talent, cultură și cunoaștere. Opera plastică a lui Robert Perko pornește de la idee și sfârșește în emoție și sentiment.

Lucrările de artă expuse abordează teme diverse, dar aproape întotdeauna au în centru marea, sunt realizate în stilul impresionist cu tente mari de clasic și neoclasice. „De aceea tablourile mele trebuie privite de la depărtare pentru că altfel nu veți înțelege nimic.” În realizarea operelor de artă, pictorul utilizează tehnici diverse în ulei, tempera, acuarelă, tuș și creion. Rigoare tehnică, un desăvârșit cunosător al culorii, al culorii, al efectului produs asupra iubitorilor de frumos. Albastrul lucrărilor lui Perko este adânc, privirea pătrunzând în el fără a întâlni nici un obstacol, rătăcindu-se în nemărginire, ca și cum albastrul mării ar încerca mereu să-i scape. Provocând această senzație, nu a fost greu să fie denumită „cea mai imaterială dintre culori”, mai ales că natura nu o prezintă percepției alcătuită din transparență, dintr-un vid acumulat: vid al aerului, al apei, al cristalului, al diamantului. Din albastrul tablourilor pictorului, lipsa aparentă de consistență a acestei culori face ca, odată ce ea a fost aplicată pe suprafața unei pânze, să ne creeze senzația că acea suprafață nu mai există, evaporând formele, deschizându-le unei viziuni imateriale, nemărginite.

Artistul plastic și-a propus în continuare, pe lângă expoziții de pictură, să traducă multe din cărțile de specialitate, pentru a veni astfel în ajutorul celor care au talent, iubesc frumosul și vor să studieze în profunzime arta picturii, a desenului, a culorii, „Am avut foarte multe expoziții, am lucrat peste 10.000 de lucrări, am realizat lucrări monumentale, de sculptură și pictură, am scris cărți și ajunge. Acum m-am întors acasă și mă simt bine. Îmi dau seama acum că sufletul îmi este extrem de curat, lucru care se va reflecta în tablourile mele, în ceea ce privește cromatica și o să vedeți acest lucru la următoarea expoziție.” Chiar dacă a trăit aproape 20 de ani în Germania (a plecat cu familia în 1989), unde s-a bucurat de un foarte mare succes, artistul plastic a preferat să se întoarcă la origini, în România, poate pentru că sentimentul de a fi român și de a fi alături de prietenii lui nu l-a părăsit niciodată. Expoziția „Între cer și mare”, prin sentimentul de vastitate, de întoarcere în timp sau de călătorie în viitor pe care îl transmite, a fost și va rămâne o clipă surprinsă pe pânza eternității. „Prin expoziția „Între cer și mare” nu vreau decât să aduc o lacrimă de bucurie în sufletele oamenilor, în lumea aceasta în care trăim așa cum trăim. Măcar și pentru o jumătate de oră să mângâi sufletele oamenilor și atunci într-adevăr să pot spune că misiunea mea ca artist s-a îndeplinit”, ne-a mărturisit pictorul. ■

Contraamiral de flotilă (r) ing. Corneliu Enăchescu la 80 de ani

dr. **Mariana PĂVĂLOIU**
Muzeul Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”

Sunt puțini ofițerii Marinei Militare postbelice a căror comandă a durat peste două decenii. Domnul contraamiral (r) ing. Corneliu Enăchescu a condus Direcția Hidrografică Maritimă între anii 1969 și 1990. S-a născut în familia învățătorului Gheorghe Enăchescu la 23 septembrie 1927, la Plopeni, județul Constanța, unde tatăl său profesa. Acesta a fost mutat la scurt timp în Constanța, așa că fiul a urmat cursurile școlare, inclusiv cele liceale, în orașul de la malul mării. Tot aici, la Școala Navală „Mircea”, a susținut examenul de admitere, în vara anului 1946. Pentru primul an, elevii au fost trimiși la Sibiu, apoi au revenit la Constanța, fiind ambarcați pe *NS Mircea* care le-a devenit casă, masă și școală. Înaintarea în grad a avut loc la 9 mai 1949. În primii 20 de ani a urcat în ierarhia



militară până la gradul de căpitan de rangul II, ocupând diverse funcții la bordul navelor, apoi o perioadă a petrecut-o în fosta sa școală, unde a revenit ca profesor de astro-nomie nautică și meteorologie, fiind numit și șeful catedrei de Navigație, Astronomie Nautică, Hidrometeorologie și Compensarea compaselor magnetice. A fost apreciat și iubit de colegi și, mai ales, de studenți, care îl alintau cu apelativul „Tatamare”, datorită firii sale joviale, deschise. În această perioadă, din dorința de perfecționare, a urmat, la Iași, Facultatea de Electrotehnică, obținând în anul 1960, titlul de inginer.

La conducerea Direcției Hidrografice Maritime a fost numit în anul 1969. Avea 42 de ani, cu unul mai puțin decât instituția însăși. Profesorul trebuia să conducă practic ceea ce știa teoretic. De la început s-a implicat în viața acestei mari unități, dorind să continue, cât îi permiteau timpurile,

deschiderea ei către Europa, către lumea hidrografulor. Încă din anul 1965, la conferința de la Roma a Asociației Internaționale de Semnalizări Maritime (AISM), înființată în 1954, au fost prezenți contraamiralul Victor Bogdan (promoție 1942) și căpitanul de rangul II Ovidiu Huruban, locțiitorul șefului Direcției Hidrografice Maritime (DHM), iar România a optat ca membru B, fără drept de vot, dând o cotizație minimă. În această calitate, căpitanul de rangul I ing. Corneliu Enăchescu a condus delegația României la întâlnirea membrilor asociației în 1970 la Stockholm, în 1975 la Ottawa, în 1980 la Tokyo și în 1985 la Brighton, în Anglia. Peste alți cinci ani urma să participe la reuniunea din Olanda dar evenimentele din decembrie 1989 au anulat prezența, cel puțin pentru acel an.

Un alt demers important a fost cel legat de obținerea de către România a calității de membră a Organizației Hidrografice Internaționale (OHI), pe care o deținuse în perioada 1937-1941 și unde fusese reprezentată de un hidrograf de marcă, despre care am scris cu ani în urmă în revista „Marina Română”, locotenent-comandorul Constantin Copaciu. Ajutat de foști colegi de școală militară – generalul Vasile Milea și viceamiralul Mihai Aron – cererea a ajuns la Comitetul Central al PCR dar s-a lovit de un refuz categoric al Biroului 2 – „Nu este valută!” Taxa era în funcție de tonajul navelor militare și comerciale românești și la acea dată cifra era cu multe zerouri. Dacă România ar fi redevenit membră a OHI, ar fi putut vinde hărțile DHM navelor străine ce veneau în portul Constanța. Hărțile ar fi trebuit să poarte însemnele OHI și DHM. Iată că în mai 2007 visul hidrografulor români devine realitate. Este meritul cererii constante a celor care au condus DHM și după plecarea la pensie a comandorului Corneliu Enăchescu, în 1990, faptul că România a revenit în familia OHI, după mai bine de șase decenii. Când în septembrie 2007 contraamiralul (r) ing. Corneliu Enăchescu a sărbătorit cei 80 de ani împreună cu personalul DHM la invitația șefului actual al instituției, comandorul dr. Romeo Boșneagu, simbolic, i-a fost înmănată placheta, fie și numai pentru o fotografie. ■

Foto: DHM



johannpeia@compuserve.de. Ne bucură aprecierile dumneavoastră la adresa revistei „Marina Română” și vă așteptăm oricând la redacție pentru a vă oferi numerele respective și „pe hârtie”, cum spuneți, și să vă puteți bucura astfel de lectura respectivă nu doar de pe pagina de internet a Forțelor Navale. În legătură cu celelalte întrebări, folosim prilejul pentru a face câteva precizări tuturor cititorilor noștri. Nu, revista noastră nu și-a încetat apariția (nici „complet” și nici „parțial”) iar acest lucru nu se va întâmpla nici în viitor. Perioada relativ lungă de timp care a trecut de la apariția ultimului număr (fără a fi fără precedent în istoria revistei) se datorează unor motive tehnice, particulare, care țin de redacție și de numeroasele misiuni la care a trebuit să fim prezenți și care au perturbat apariția regulată a revistei și, într-o oarecare măsură, și de tipografie. Pentru cei care nu știu mai precizăm că revista este doar unul din produsele Grupului Mass-Media, emisiunea de televiziune și cea de radio „consumând” resurse redacționale considerabile, acestea fiind de fapt și una din explicațiile întârzierilor. Dar ne vom revanșa față de cititorii noștri fideli prin apariția la sfârșitul lunii februarie a unui număr dublu (corespunzător ultimelor două numere pe anul trecut) urmând ca din luna martie să intrăm în graficul normal, adică o apariție la două luni (respectiv primul număr pe anul 2008, ianuarie-februarie). Urmează apariția, cel mai probabil în luna aprilie, a unui număr special, un adevărat „regal”, povestea în imagini fotografice a marșului *NS Mircea* din anul 2007. Surprizele continuă deoarece avem în plan și tipărirea unui număr special dedicat Zilei Marinei și, dacă bugetul ne va permite, nu ne vom opri aici. În prezent se completează arhiva revistei de la numărul 1 la 97, evident în format pdf, proces care urmează să se finalizeze în câteva luni, lucru care va bucura, după cum spuneți chiar dumneavoastră, „și pe alți cititori din lumea largă”. (B.D.)

Comandor (r) avocat Mircea Păun

Muzeul Academiei Navale „Mircea cel Bătrân” este o casă a amintirilor care, în cei nouă ani de viață (primii doi de constituire) a adunat o seamă de prieteni. Pe toți ne unește iubirea de mare și vapoare. Se întâmplă ca nava vieții vreunui dintre noi să se desprindă de țarm, îndreptându-se către linia orizontului, el rămânând în amintirile, în sufletul celor care l-au iubit. S-a stins la 1 noiembrie 2007, în orașul natal lași, unul dintre cei mai iubii membri ai Careului Marinarilor, comandor (r) avocat Mircea Păun (născut la 25 august 1920), cel de-al patrulea fecior al unei familii vechi de intelectuali ieșeni. După absolvirea celor 12 clase la Liceul Internat din Iași, în vara anului 1939 „a început să mă bată gândul să dau la marină ... am plecat pe malul mării.” A devenit „guvidul Păun”, elev în anul I al Școlii Navale „Mircea”, pe care a absolvit-o în mai 1941, fiind printre aspiranții care, de pe băncile școlii au trecut în focul războiului, la bordul distrugătorului *Regina Maria*, cu care va efectua în

jur de 50 de misiuni în largul mării, la Odessa, la Bosfor, la Sevastopol. În anul 1943 a fost trimis la Gotenhafen în Germania pentru a urma Școala de submariniști, fiind repartizat ulterior în echipajul primului submarin construit în țară *Marsuinul* (împreună cu *Rechinul*). După dezarmarea și sechestrarea navelor Marinei Militare din portul Constanța (5 septembrie 1944) a fost redistribuit la Flotila de Dragaj de la Dunăre. Evenimentele nu tocmai benefice dezvoltării nu numai Marinei cât și unui tânăr ofițer l-au determinat pe locotenentul Mircea Păun să revină în orașul natal unde a urmat cursurile Facultății de Drept fiind, pe rând, avocat pledant și jurisconsult. Dar în sufletul său a rămas marinar, mărturie fiind obiectele legate de scurta sa carieră de început, păstrate cu sfîntenie și dăruite cu drag Muzeului Marinei Române și Muzeului Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”. Mai mult, ori de câte ori descindea la malul mării și avea bucuria să se întâlnească cu studenții Academiei, le povestea cu



Comandorul avocat Mircea Păun în anul 2007.

har despre toate cele petrecute în Marină, în școală. A rămas în inimile noastre, ale celor care am avut bucuria să-l cunoaștem, blândul și bunul „acar Păun”, cum cu modestie chiar el însuși se numea. (M.P.)

Precizări editoriale

După cum bine știți, Grupul Mass-Media al Forțelor Navale (GMMFN) contribuie prin mijloace specifice la îndeplinirea obiectivelor de imagine publică, informare internă a personalului și realizare a transparenței activităților Forțelor Navale. Reamintim cititorilor revistei *Marina Română*, că Grupul Mass-Media al Forțelor Navale realizează pe lângă această revistă, emisiunile de radio și televiziune *Scutul Dobrogei*. Emisiunea de televiziune *Scutul Dobrogei*, poate fi urmărită pe postul TV Neptun Constanța, post de televiziune care poate fi recepționat și pe satelit. De asemenea, începând din luna septembrie 2007, emisiunea *Scutul Dobrogei* de difuzează și pe postul de televiziune TV Brăila-Galați, o dată la două săptămâni. Programul de difuzare al emisiunilor poate fi accesat la adresa www.fortele-navale.ro. Emisiunea săptămânală de radio, *Scutul Dobrogei*, cu durata de 15 minute este difuzată pe postul Radio Constanța, miercuri de la 11.10. Vă informăm și pe această cale, că puteți găsi produsele Grupului Mass-Media al Forțelor Navale și pe Internet, la adresa www.fortele-navale.ro. Pentru o mai bună relaționare între cititori și Grupul Mass-Media al Forțelor Navale, așteptăm pe adresa redacției, str. Ștefăniță Vodă, nr.4, Constanța, sau pe adresele de e-mail, prezentate în caseta tehnică,



Foto: Cristian Spătaru

materiale însoțite de fotografii pentru a fi publicate în paginile revistei, sugestii despre conținutul emisiunilor radio și TV *Scutul Dobrogei*, despre rubricile revistei, despre ce ați dori să găsiți în această revistă sau în emisiunile noastre, astfel încât produsele GMMFN să corespundă cât mai bine nevoilor de informare a personalului Forțelor

Navale Române. Pentru că la imaginea Forțelor Navale contribuim conștient sau nu, toți cei care facem parte din această categorie de forțe. Revista *Marina Română*, alături de emisiunile radio și de televiziune *Scutul Dobrogei*, vor căuta să rămână în continuare o oglindă fidelă a activității desfășurate de Forțele Navale. (M.E.)

SEMNAL



Revista General de Marina (noiembrie 2007). Aceeași revistă serioasă, care și-a păstrat formatul și linia editorială de-a lungul deceniilor. Ne-a reținut atenția, ca o curiozitate dar, în egală măsură, ca atitudine față de valorile marinărești, articolul „Asociația urmașilor marinarilor de la Trafalgar” care și propune, printre altele: să onoreze memoria tuturor celor care au participat la bătălie, facilitarea comunicării între urmași, promovarea și menținerea relațiilor cu asociațiile similare din Spania, Franța și Marea Britanie, conștientizarea societății civile asupra statutului de țară maritimă a Spaniei și necesitatea de a dispune de o marină puternică. Interesant. Mai semnalăm „Focul naval de sprijin are un viitor?”, „Trafic comercial și noile amenințări din mediul maritim” dar și o fotografie superbă de la PHOTEX-ul de la

finalul exercițiului NOBLE MIDAS 07 la care a participat și fregata *Regele Ferdinand*.

Navy News (octombrie 2007). Din ce în ce mai atrăgătoare această revistă sub formă de ziar, integral color, într-un format atipic și care, atenție, nu este editată de Royal Navy (se poate accesa și la www.navynews.co.uk). În interior găsim știri și informații din toată flota britanică. Plus suplimentele revistei „Heal Navy” (Nave spital în Atlanticul de Sud, cu ocazia împlinirii a 25 de ani de la conflictul din Falklands) dar și cel consacrat bătăliei de la Passchendaele din 1917 din timpul primului război mondial (comemorarea a 90 de



ani). De semnalat „Navele deșertului” (despre asistența acordată marinei irakiene – care reprezintă mai puțin de un procent din întreaga armată irakiană).

Cols bleus. Le magazine de la Marine et de la mer (nr.2829). Săptămânalul Marinei Militare franceze consacra acest număr angajaților civili prin dosarul care poartă titlul „Civilii Marinei. 8500 de funcționari, muncitori sau agenți sub contract, cu un obiectiv comun: să completeze, prin munca lor acțiunea marinarilor militari și să acționeze pentru buna funcționare a Marinei”. Nu e lipsit de importanță să subliniem că din toate categoriile de forțe armate, marina franceză are cei mai mulți angajați civili, aproximativ 20%, prezenți în cvasitotalitatea organismelor de sprijin a unităților operaționale. (B.D.)



MARITIMĂ

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

Orizontal: 1) Perle. 2) Intrată la apă – Icre sărate și tescuite. 3) Lup de mare – Trecătoare în Italia (Veneto). 4) Pește ganoid din fluviile Americii de Nord – Navă ce servește la transbordarea unor mărfuri în rada portului. 5) Recif în stânga! – Jumătate de milă! - Impozit. 6) Fluviu din mijlocul nordic al Rusiei – Vergi goale! 7) La linie! - Sprintenă. 8) Taiat după tipar – Hronic început! – Sart în dreapta! 9) Ceremonial – Se poate împături și îndoi (fem.). 10) ... de mare, pește marin – Lup de mare. 11) Îmbăierea oricărui marinar când nava trece pe la ecuator – Ultimele bărci! – Gem!

Vertical: 1) Intrare la apă – Crustaceu marin. 2) Atrageri în mreje. 3) Crustacei (și de mare) – Plutit. 4) Mici peștișori marini, argintii, cu gura mare, care trăiesc în Marea Neagră – Carapace în dreapta! 5) Cai pe mare – Bluză cu râuri – Țep! 6) Grad la mare – Pofitim! – Loc go! 7) Ieșire din sirag! – Măsură la mare! – Scoică de mare. 8) Medic mahomedan din Maroc – Cotiri. 9) Binevoitor – Nes! 10. Ape curgătoare – Răcă. 11) Componentă a apei de mare – Ridicat la mare?!

Dicționar: LIUS, AMIA, TALB.

Rezolvarea careului din numărul trecut, CROAZIERĂ CU BARCA:

Orizontal: 1) RAMA - ODGON. 2) OSIRIS - ORIA. 3) G - LAC - ADANC. 4) EDIL - ALINAT. 5) RAT - NT - EI - I. 6) SRAD - AC - TIV. 7) ARUNCATA - I. 8) ASIN - AIR - UT. 9) MC - EST - AAPA. 10) AUIT - OCUPAT. 11) N - PATRULARI.

Vertical: 1) ROGERS - AMAN. 2) AS - DARASCU. 3) MILITARI - IP. 4) ARAL - DUNETA. 5) IC - N - N - S - T. 6) OS - ATACATOR. 7) D - AL - CAI - CU. 8) GODIE - TRAU. 9) ORANITA - APA. 10) NINA - I - UPAR. 11) ACTIVITATI.

ION BRINDEA

Ochiul Flotei



▲ 10 noiembrie 2007, dragorul maritim *Sublocotenent Alexandru Axente*, Portul Constanța. Grupa EOD participantă la exercițiul *TURKISH MINEX 07*, în fața ceremoniei de sosire a navei din misiune.

Foto: Olivia BUCIOACĂ.



▲ 22 noiembrie 2007, Batalionul 307 Infanterie Marină. O secvență din instrucția detașamentului ROFND în vederea participării la misiunea de menținere a păcii din teatrul de operații din Kosovo. Marcarea zonei în care patrula de cercetare a descoperit o posibilă mină, în timpul unei misiuni de patrulare și cercetare a unui întinerariu.

Foto: Olivia BUCIOACĂ.

▼ 12 septembrie 2007, Marea Neagră.

Recuperarea torpilei de exercițiu lansată de către vedeta torpiloare.

Foto: Cristian SPĂTARIU.



27 octombrie 2007, Centrul de Instrucție al Forțelor Navale din Mangalia.

Depunerea jurământului militar de către o nouă serie de soldați gradați voluntari

Foto: Olivia BUCIOACĂ.



◀ 1 octombrie 2007, fregata *Regele Ferdinand*, Marea Adriatică.

Secvență din timpul pregătirii pentru exercițiul de reprovizionare pe mare între fregata *Regele Ferdinand* și tancul *USS Big Horn*.

Foto: Mihai EGOROV.

◀ 22 septembrie 2007, fregata *Regele Ferdinand*, Portul Istanbul.

Fregata *Regele Ferdinand* în timpul manevrei de ancorare în portul Istanbul.

Foto: Mihai EGOROV.



▲ 4 octombrie 2007, fregata *Regele Ferdinand*, Marea Adriatică.

Fregata *Regele Ferdinand* în timpul exercițiului de reprovizionare pe mare cu tancul *SPS Marques de la Ensenada*.

Foto: Mihai EGOROV.



◀ 21 octombrie 2007, Piața Constituției, București.

În ciuda vremii ploioase, copiii au vizitat în număr mare corturile expoziției organizate la MILFEST 07.

Foto: Eugen MIHAI, Trulul de Presă al Armatei.

