

Misiune în Kosovo

ROFND XVII



www.navy.ro

MARINĂ ROMÂNĂ

REVISTA FORTELOR NAVALE ROMÂNE

iulie-august



Ochiul Flotei



▲ 15 august 2008, Ziua Marinei Române, Constanța.

Zeul Neptun, însoțit de ninfele sale, declară deschise manifestările organizate de Forțele Navale Române de Ziua Marinei Române.

Foto: Ștefan CIOCAN

August 15th 2008, Romanian Navy Day.

Neptune, followed by his nymphs, opens the manifestations organized by the Naval Forces on the Romanian Navy Day.



◀ 10 august 2008, Portul Militar Constanța, Ziua Porților Deschise.

Plutonierul Cătălin Ghiuzelea, comandant grupă cercetare BIM, familiarizând un copil cu armamentul din dotarea plutonului de cercetare de la Batalionul Infanterie Marină.

Foto: Ștefan CIOCAN

10 August 2008, Military Port, Open Gates Day.

Warrant officer Catalin Ghiuzelea, commander of BIM research team, getting a child acquainted with the armament of the research team at the Marine Infantry Battalion.



▲ 31 iulie 2008, Constanța, Academia Navală „Mircea cel Bătrân”.

Cei 67 de maiștri militari, promoția „Integrarea europeană 2007”, a Școlii Militare de Maiștri a Forțelor Navale „Amiral Ion Murgescu”, savurând absolvirea.

Foto: Ștefan CIOCAN

July 31st 2008, Constanța, „Mircea cel Batran” Naval Academy.

The 67 petty officers, graduates of the „European Integration 2007” courses, of the „Admiral Murgescu” Petty Officers School of the Naval Forces, enjoying their time.

► 5 august 2008, Lacul Vidraru.

Scafandrii de mare adâncime pregătindu-se de o nouă incursiune în adâncurile Lacului Vidraru, în cadrul taberei de scufundare de mare adâncime în lacuri de munte. În prim plan PCC Daniel Rasoiu, scafandru de mare adâncime.

Foto: Ștefan CIOCAN

August 5th 2008, Vidraru Lake.

The deep sea divers preparing for a new launch into the Vidraru lake, while on a camp for the deep sea divers in mountain lakes.



► 8 august 2008, fregata Regina Maria.

Căpitanul Radu Răileanu, vizitând împreună cu familia, expoziția „Regina Maria și Marea”, organizată la bordul fregatei Regina Maria.

Foto: Ștefan CIOCAN

August 8th 2008, Regina Maria frigate.

Captain Radu Raileanu and his family, visiting exhibition „Queen Mary and the Sea”, organized aboard the Regina Maria frigate.





Coperta 1: N.S. Mircea, portul Brest,
Franța. Salutul cadetilor pe vergi.
(Foto: Bogdan Dinu)



Coperta 4: Dispozitivul navelor participante
la Ziua Marinei Române, văzut de la bordul
elicopterului IAR 330 Puma Naval.
(Foto: Ștefan Ciocan)

SUMAR

ȘTIRI DIN FLOTĂ 4

PAVILION NATO CERTEX 2008 6

Repetiție cu SNMG-1 9

COOPERARE REGIONALĂ ROFND XVII 10

Sângerează Marea Neagră 13

INSTRUCȚIE Scafandrii de mare adâncime 15 „Transmisioniștii” marinei 18

INTERVIUL REVISTEI Interviu cu domnul contraamiral dr. Victor Barbu, director adjunct al Statului Major General 24

AVIAȚIA NAVALĂ Operarea elicopterelor ambarcate 28

PSIHOLOGIE NAVALĂ 32

ALMA MATER Marșul NS Mircea (II) 34

ANIVERSĂRILE MARINEI Ziua Marinei 2008 44

VETERANII MARINEI 52

SIAJUL ISTORIEI 54



REALIZĂRI ȘI PERSPECTIVE în domeniul cooperării internaționale

Contraamiral de flotilă
Gheorghe PETRIA
locțiitorul Șefului Statului Major
al Forțelor Navale

Cooperarea militară internațională reprezintă o prioritate pentru Forțele Navale în cadrul eforturilor de adaptare la cerințele Alianței și de îmbunătățire a relațiilor bilaterale cu celelalte forțe navale, la nivel regional și global.

În acest an Forțele Navale au planificat aproximativ 170 de activități concretizate în exerciții în comun cu nave și personal; schimburi de experiență și stagii de pregătire în comun la bordul navelor aliate; seminarii, conferințe și ateliere de lucru, discuții de stat major; grupuri de lucru NATO și UE; marșuri de instrucție, vizite oficiale și activități de reprezentare. Vizitele unor nave străine în porturile românești au constituit bune prilejuri pentru îmbunătățirea cooperării și interoperabilității tehnice și operaționale a navelor. Exercițiile desfășurate în comun, la uscat și pe mare, au reliefat nivelul ridicat de pregătire și capacitatea de a executa activități în comun la standardele și obiectivele stabilite.

Forțele Navale au contribuit la promovarea imaginii și la îndeplinirea obiectivelor Alianței, prin asigurarea securității spațiului maritim și prin participarea la activitățile specifice summit-ului NATO de la București, prin organizarea la Constanța a vizitei navei *ITS Euro*.

În luna iulie a avut loc evaluarea națională de nivel II a fregatei *Regele Ferdinand*, în Bulgaria, în cadrul exercițiului BREEZE/CERTEX 08. Pe timpul acestei activități, evaluatorii români și observatorii străini au apreciat pregătirea echipajului fregatei, nivelul de interoperabilitate atins și performanțele dovedite în rezolvarea momentelor tactice concepute pentru participanți.

Instruirea echipajelor navelor în cadru multinațional s-a desfășurat prin participarea cu dragorul maritim 30 *Slt. Alexandru Axente* la exercițiul MCM LIVEX 08, în Bulgaria; cu corveta *Amiral Petre Bărbuneanu* la exercițiul BLACKSEAPARTNERSHIP 08 în Turcia, iar în cadrul inițiativelor regionale, BLACKSEAFOR și CSBMs în domeniul naval, Forțele Navale au participat cu corvetele *Contraamiral Horia Macellariu* și *Contraamiral Eustațiu Sebastian*, respectiv



cu doi observatori la exercițiul anual de creștere a încrederii și securității în Marea Neagră, CANE, organizat de Turcia.

Angajamentele Forțelor Navale ale României nu se limitează numai la pregătirea de comandament și instrucția pe mare. În acest context, componenta noastră terestră, reprezentată prin Batalionul de Infanterie Marină a dislocat la 1 martie, pentru o perioadă de șase luni de zile, un detașament (ROFND XVI) format din 86 de militari în cadrul forțelor KFOR din Kosovo. Aceasta este prima misiune a batalionului în afara granițelor țării, misiune care include și rotirea cu un alt detașament al batalionului în luna august pentru încă șase luni de zile, până în 2009 (ROFND XVII).

Prezența Forțelor Navale Române în cadrul NATO a constat în participarea cu ofițeri la grupuri de lucru pe linia realimentării pe mare și logisticii maritime, standardizării operațiilor cu scafandri, standardizării operațiilor cu elicopterele de pe nave, implementării sistemelor informatice de comandă-control și a comunicațiilor maritime, domeniile hidrografiei și oceanografiei. S-a continuat formarea unor ofițeri și maiștri militari ca evaluatori naționali acreditați de NATO, proba de foc urmând să o dea pe timpul evaluărilor de nivel II a fregatei *Regele Ferdinand* din cursul acestui an.

Cooperarea în format UE s-a materializat în principal prin participarea cu ofițeri de stat major, pe linie de operații și de planificare, la exercițiul de comandament al UE - MILEX 08. Este prima activitate importantă în acest format

la care Forțele Navale iau parte în cadrul unei echipe întrunite românești constituite la nivelul Statului Major General.

La fel ca în ultimii ani, marșul de instrucție al navei școală *Mircea* reprezintă un motiv de mândrie și de evidențiere a muncii depuse de studenții, elevii și cadrele didactice ale Academiei Navale „Mircea cel Bătrân” și Școlii Militare de Maiștri a Forțelor Navale. În acest an, nava a executat un marș de aproximativ 10 mii de mile marine, în perioada mai-septembrie, în Marea Mediterană, Canalul Mânecii, Oceanul Atlantic, Marea Nordului și Marea Baltică. Pe timpul acestui marș s-au aflat la bord și s-au instruit și 6 cadeti străini din Ucraina, Turcia, Croația, Italia, Olanda, Belgia.

Pentru a doua parte a anului 2008, activitățile internaționale vizează în principal participarea la NRF-11, evaluarea NATO nivel II a fregatei *Regele Ferdinand* pe timpul exercițiului NOBLE MIDAS 08, participarea aceleiași fregate la operația ACTIVE ENDEAVOUR, exercițiul NUSRET 08, specific luptei împotriva minelor marine din Turcia. Participarea cu o fregată pentru al patrulea an consecutiv la operația de securitate din Marea Mediterană denumită ACTIVE ENDEAVOUR demonstrează angajarea noastră responsabilă în cadrul NATO și contribuția efectivă la combaterea acțiunilor teroriste pe mare și la asigurarea securității maritime în zonă.

Activitățile internaționale reprezintă un catalizator al eforturilor naționale în domeniul naval și au ca efect atât accelerarea procesului de integrare, cât și identificarea unor noi direcții de cooperare care să contribuie la sporirea credibilității și contribuției Forțelor Navale ale României pentru menținerea unui climat adecvat de securitate și stabilitate în regiunea Mării Negre. Acest obiectiv determină un efort conjugat atât din partea NATO și UE cât și din partea riveranilor de la Marea Neagră care sunt interesați în conectarea din punct de vedere energetic a consumatorilor și furnizorilor din zona Caspică și europeană. În acest context, menționez că Forțele Navale ale României sunt angajate ferm în procesul de promovare și realizare a obiectivelor politico – militare naționale și ale Alianței, prin susținerea eforturilor globale de gestionare a mediului de securitate și a amenințărilor transnaționale. ■

În perioada 31 august-5 septembrie, Flotila 56 Fregate a participat la exercițiul de instruire prin simulare, NAUTIS 08, desfășurat la Centrul de Instruire, Simulare și Evaluare al Forțelor Navale (CISE). Obiectivele urmărite pe tot parcursul exercițiului au fost creșterea capacității de conducere a Comandamentului Flotilei 56 Fregate în procesul de luare a deciziilor pentru îndeplinirea unor misiuni specifice prin utilizarea sistemului de instruire JCATS, creșterea coeziunii structurilor de comandă și identificarea posibilităților de instruire și testare a unor acțiuni viitoare fără implicarea forțelor pe mare. Pe 2 septembrie a avut loc Ziua Distinșilor Vizitatori, la care au participat, contraamiralul de flotilă dr. Niculae Vălsan, șeful Instrucției și Doctrinei din Statul Major al Forțelor Navale, reprezentanți ai Flotilei de Fregate și comandanți de unități din Forțele Navale. (O.B.)



Foto: Ștefan Ciocan



Foto: Ștefan Ciocan

În perioada 21-24 iulie, vânătorul de mine *Capricorn*, aparținând Marinei Franceze, a efectuat o vizită oficială în portul Constanța. Pe parcursul escalei, comandantul navei a avut întâlniri cu factorii de conducere ai Comandamentului Flotei și cu autoritățile civile locale. În timpul staționării, la bordul navei s-au desfășurat mai multe ateliere de lucru împreună cu marinarii români, de la Divizionul 146 Nave Minare-Deminare. În ultima zi a prezenței navei franceze în țara noastră, nava *Capricorn* a executat, în apele teritoriale ale României, exerciții specifice împreună cu dragorul maritim *Lt. Dimitrie Nicolescu*. (M.E.)

În perioada 30 iunie - 6 iulie s-a desfășurat exercițiul întrunit de comandament GETICA 08, organizat de Statul Major General. Desfășurat în conformitate cu standardele și procedurile NATO exercițiul a permis antrenarea simultană a structurilor de conducere operațională și administrativă de nivel strategic, operativ și tactic privind planificarea și desfășurarea de acțiuni militare întrunite. GETICA 08 s-a desfășurat în locațiile de dislocare la pace și s-a bazat pe un scenariu fictiv de apărare colectivă, conform Articolului V al Tratatului Nord-Atlantic. (L.M.)



Foto: Ștefan Ciocan



Foto: Sorin Lupșa, Administrația Prezidențială

Președintele României, Traian Băsescu, a conferit vineri, 15 august la Constanța, „în semn de apreciere a serviciilor aduse marinei militare, a înaltului profesionalism și spiritului de cooperare dovedite de-a lungul carierei”, Ordinul „Virtutea Maritimă” în grad de Cavaler, cu însemn pentru militari, contraamiralului de flotilă Dan Popescu, comandorilor Dan Hăulică și Gicu Zaharcu, precum și colonelului Vasile Romanescu. De asemenea, președintele României a conferit, Ordinul „Virtutea Maritimă” în grad de Cavaler, cu însemn pentru civili, profesorului Vergiliu Mălescu „în semn de apreciere deosebită pentru meritele avute la promovarea imaginii și valorilor Marinei în societatea românească”. Cu ocazia Zilei Marinei Române, pe data de 14 august, mai mulți ofițeri, maiștri militari și soldați gradați voluntari din Forțele Navale au primit emblema de onoare a Statului Major General sau emblema Forțelor Navale de la șeful Statului Major General, amiralul dr. Gheorghe Marin al Forțelor Navale și șeful Statului Major al Forțelor Navale, contraamiralul de flotilă, Dorin Dănilă. (M.E.)



Foto: Ștefan Ciocan



Foto: Ștefan Ciocan

În perioada 25-29 august, nave din componența Grupării Navale Permanente nr. 1 a NATO din Mediterana, au efectuat o vizită în portul Constanța. Forța Navală Permanentă din Mediterana, STANAVFORMED, a luat ființă în anul 1967, iar din anul 2005 activează sub numele Gruparea Navală Permanentă nr. 1 a NATO (SNMG-1). Componența grupării se schimbă la șase luni, prin rotație, din țările membre NATO. Navele prezente timp de cinci zile în Portul Constanța au fost fregatele *Almirante Juan de Borbon* – nava comandant a grupării din Spania, *Lübeck* din Germania, *General Kazimierz Pulaski* din Polonia și *Taylor* din SUA. Pe parcursul staționării, au fost prevăzute vizite la Comandamentul Flotei, la autoritățile civile locale, activități sportive cu marinarii români și vizite în orașul Constanța și pe litoral. Vineri 29 august, după plecarea din portul Constanța, navele SNMG-1 au participat la exerciții pe mare în comun cu fregata *Regele Ferdinand*. (M.E.)



Foto: Mihai Egorov



Foto: Ștefan Ciocan



CERTEX 2008

Încă un examen trecut de fregata Regele Ferdinand

Text: cpt. ing. Mihai EGOROV
Foto: Ionel CONSTANTIN

În perioada 8-19 iulie, fregata *Regele Ferdinand* a participat la exercițiul BREEZE/CERTEX 08, care a avut loc în portul bulgăresc Burgas și în apele internaționale din vestul Mării Negre. Alături de Bulgaria și de România, la exercițiu au mai fost prezente cu nave și tehnică navală Germania, Grecia, Franța, Italia, Turcia și SUA. Principalul scop al participării fregatei la acest exercițiu a fost evaluarea nivel 2 național, evaluare realizată de către o echipă de specialiști din cadrul Centrului de Instruire, Simulare și Evaluare al Forțelor Navale Române, în prezența unor observatori și evaluatori din partea NATO. La bordul navei s-a aflat și un reprezentant al Grupului Mass-Media al Forțelor Navale, Ionel Constantin, operator imagine.

Pe lângă echipa de evaluare din partea Centrului de Instruire, Simulare și Evaluare a Forțelor Navale (CISE), la această activitate au participat evaluatori de la CC-MAR Napoli și observatori din partea Forțelor Navale ale Greciei. În primele două zile s-au desfășurat mai multe antrenamente, la care au asistat și evaluatorii. Au fost vizate în special măsurile de siguranță ale oamenilor prezenți la bord, prezentarea mijloacelor individuale și colective de supraviețuire pe mare dar și exerciții de vitalitate.

Comandorul Adrian Filip, comandantul CISE: „În această perioadă echipa CISE a urmărit în cadrul evaluării următoarele elemente: disponibilitatea navei de a acționa în timp util – verificarea existenței unei organizații eficiente la bord, nivelul de instruire al echipajului și nivelul de echipare a navei și echipajului –; capacitatea navei de a prelucra în timp util data din câmpul de luptă, capacitatea forței de a se desfășura în timp util în teatru, capacitatea efectivă de angajare a

fregatei, capacitatea de comandă, control și comunicații a navei și echipajului, autosusținerea logistică în teatru și capacitatea de supraviețuire și protecție a forței în teatru.”

Ca și la evaluările nivel 1 și la această evaluare un rol important l-au avut interviurile evaluatorilor cu factorii de răspundere de la nave, dar și verificarea echipajului la toate misiunile executate. A fost o activitate intensă în cele 10 zile de evaluare, în care echipajul fregatei a făcut tot posibilul să demonstreze că este capabil să acționeze eficient într-un teatru de luptă. Un exercițiu evaluat de către CISE a fost cel prin care s-a verificat capacitatea navei de luptă într-un mediu ostil, afectat de un atac chimic.

Ziua a doua a misiunii a adus pe lângă antrenamentele obișnuite și o misiune de căutare și atac al unui submarin, la activitate participând patru nave și un submarin turcesc.

A treia zi de la plecarea din portul Constanța, nava a acostat în portul Burgas, în dană dublă cu fregata turcă *Gokceada*. În

portul Burgas a fost organizată o Zi a Portilor Deschise putând fi vizitate majoritatea navelor participante la exercițiu. La bordul fregatei au urcat în acea zi sute de oameni interesați de misiunile și capacitățile navei. Din păcate, în portul Burgas s-a petrecut și un incident nefericit, pe timpul învoirii, maistrul militar principal Toma Valeriu, pierzându-și viața. La bordul navei a fost ținut un moment de reculegere, iar o ancoră de flori a fost aruncată simbolic, în mare.

În cadrul exercițiului CERTEX fregata a executat două trageri de artilerie care au fost atent monitorizate de echipa de la CISE. Iar efectul la țintă a fost cel dorit.

Evaluarea națională nivel 2 a cuprins și evaluarea nivelului de pregătire al navei în domeniul luptei pentru vitalitate, acțiunii în caz de om la apă sau de incendiu la bord, dar și în procedurile executate la reprovizionarea pe mare. De această dată situațiile au fost complexe în sensul în care aceste exerciții s-au desfășurat în timp ce nava trebuia

să desfășoare o serie de misiuni de luptă. „În această activitate, am evaluat proceduri de remoraj, transfer de materiale, căutare și salvare pe mare, proceduri care s-au derulat foarte bine. O altă activitate care a fost în atenția noastră dar și a evaluatorilor NATO a fost capacitatea navei de a acționa într-o zonă contaminată și procedurile de trecere printr-un canal dragat. La această evaluare am observat o schimbare în bine la cele două proceduri care au fost evaluate și anul trecut și am avut unele probleme; eu consider că echipajul a fost în stare să demonstreze că poate să acționeze bine într-o zonă contaminată chimic și poate să execute trecerea în siguranță printr-un canal dragat”, ne-a declarat comandorul Adrian Filip.

Chiar dacă exercițiul CERTEX 08 și evaluarea națională nivel 2 care s-a desfășurat în timpul exercițiului, au solicitat la maximum echipajul fregatei *Regele Ferdinand*, acesta a demonstrat că știe procedurile pe care trebuie să le aplice în diferite situații. Comandorul Adrian Filip: „Pe timpul celor 10 zile, nava a demonstrat că poate să execute acțiuni de luptă concomitent cu acțiunea împotriva unui incendiu la bord sau a unei găuri de apă. Echipajul la finalul unui exercițiu de respingere a unei ținte aeriene, a putut demonstra în timpul unui exercițiu major de luptă cu focul că este în stare până la un anumit nivel să gestioneze acest incendiu și găurilor de apă apărute ca urmare a proiectilelor lansate de inamic, a putut să demonstreze că poate să gestioneze corect acțiunea în cazul unui incendiu

major la turbine. Am verificat și modul de acțiune al comenzii navei într-un caz de abandon, dusă corect până la final. A mai fost evaluată procedura de luptă a fregatei, fiind verificată capacitatea navei de a lupta în cele trei medii, submarin, naval și antiaerian. Aici consider că mai avem probleme pe care echipajul cred că le va putea depăși la evaluarea NATO nivel 2, evaluarea capacităților operaționale în lupta în mediul submarin, naval și antiaerian.” Comandorul Marian Săvulescu, comandantul fregatei *Regele Ferdinand*: „Am încheiat evaluarea națională nivel 2 prin participarea la exercițiul CERTEX/BREEZE 08. România și Bulgaria continuă procesul de afirmare a forțelor, pentru România, fregata «Regele Ferdinand», pentru Bulgaria, fregata «Drazki». Au fost trei zile de acțiuni pe mare în care împreună cu forțe ale SNMG-2, ale marinei bulgare am trecut prin exerciții de luptă în trei medii, aerian, naval și de suprafață. Am avut parteneri demni de încredere, în aer, avioane Suhoi 25 și un elicopter, iar în adâncuri submarinul turcesc GUR; a fost un bun prilej de dovedire a capacităților noastre și suntem încrezători de ceea ce ne așteaptă în toamnă, evaluarea NATO nivel 2. Am luat examenul și așteptăm confirmarea de la CC-MAR Napoli privind evaluarea națională nivel 2.”

Prin ce a diferit totuși această evaluare pentru nivelul 2 național de precedentă, pentru nivelul 1 național, evaluare care a avut loc în iunie 2007? „Dacă în 2007 am evaluat capacitățile și nivelul de interoperabilitate al navelor românești cu navele NATO

și am demonstrat că o navă românească poate să acopere procedurile ca și o navă NATO, în acest an, evaluarea s-a axat mai mult pe capacitatea de luptă a navei într-un mediu ostil și sper ca până în toamnă să demonstrăm că NATO poate să utilizeze în teatru fregatele Tip 22 la același nivel la care sunt și nave din alte state NATO cu vechime. La evaluarea 2 de nivel NATO, condusă de NATO și executată de evaluatori NATO, din partea CISE vor participa 2 evaluatori români, certificați ca evaluatori NATO nivel 2 și consider să vor face față la fel ca ceilalți evaluatori trimiși de către NATO la această evaluare”, ne-a declarat comandorul Adrian Filip, comandantul CISE.

Chiar dacă nava a trecut cu brio peste evaluarea națională nivel 2, emoțiile nu s-au încheiat pentru echipajul fregatei *Regele Ferdinand* care va trebui să treacă peste evaluarea NATO nivel 2, care se va desfășura în această toamnă în cadrul exercițiului NOBLE MIDAS 08.

Interviul echipei de evaluare a CISE cu personalul Departamentului electromecanic.



Fregata Lübeck

de la Wilhelmshaven la Constanța

Olivia BUCIOACĂ

Fregata germană *Lübeck*, din clasa Bremen, a acostat, vineri, 22 august, la dana pasageri a portului Constanța, fiind prima dată după mai bine de trei ani când o navă militară germană vizitează un port românesc. Ultima navă germană care a vizitat portul Constanța a fost fregata *Köln*. Programul escalei a cuprins vizita delegației conduse de comandantul navei, căpitan-comandorul Martin Wilhelm, la Comandamentul Flotei, Primărie și la Consiliul Județean Constanța, depunerea unei coroane de flori la Cimitirul Eroilor din cel de-al II-lea Război Mondial, precum și o recepție oferită de ambasadorul Republicii Federale Germania la București, Roland Lohkamp și de comandantul fregatei *Lübeck*. Sâmbătă, 23 august, președintele României, Traian Băsescu, a fost invitat de ambasadorul Republicii Federale Germania la București, Roland Lohkamp, să viziteze fregata *Lübeck* și să participe la recepția organizată de comandantul navei.

Labordul navei, șeful statului a declarat: „Cooperarea militară cu Germania a fost una dintre cele mai valoroase, din punct de vedere al dotării Forțelor Armate ale României cu echipamente moderne, din punct de vedere al pregătirii ofițerilor români, din punct de vedere al transformării Armatei Române pentru a atinge standardele cerute de NATO. Dincolo de parteneriatul strategic româno-german, alte două elemente de

mare importanță fac colaborarea româno-germană un element de interes nu numai bilateral, dar și de interes european și de interes euroatlantic, este vorba despre cooperarea noastră în interiorul Uniunii Europene și în interiorul NATO. Cu sprijinul Germaniei și al Armatei Germane, România a realizat progrese extrem de importante în procesul de transformare a Apărării, în zona de realizare a capabilităților și a obligațiilor asumate în interiorul NATO și al Uniunii Europene, de asemenea, în diaogul politico-militar dintre România și Germania. Nu în ultimul rând, aș menționa misiunile la care unități navale românești și germane au participat la operațiuni de menținere a păcii, la operațiuni de luptă împotriva terorismului sau la operațiuni de salvare; de asemenea, perspectiva colaborării româno-germane când evoluția pozitivă a forțelor navale ale României este extrem de importantă și o putem privi cu optimism.”

La festivitățile prilejuate de vizita fregatei germane au mai participat și ministrul Apărării, Theodor Meleșcanu, reprezentanți ai Statului Major al Forțelor Navale și ai autorităților portuare. Escala navei germane în portul Constanța s-a încheiat pe 24 august, zi în care, timp de două ore, fregata a putut fi vizitată de populația civilă. La sfârșitul lunii septembrie fregata *Lübeck* este așteptată să se întoarcă în portul său de dislocare permanentă, Wilhelmshaven. ■



Foto: Ștefan Ciocan

The German Frigate *Lübeck* landed on Friday 22, at the passenger berth of Constanta harbour, being the first time after more than three years when a military German ship calls in a Romanian port. The last German ship which called in Constanta port was the frigate *Köln*. During the call a delegation led by the commander of the ship, the captain-commander Martin Wilhelm, paid visits to the Fleet Headquarters, the City Hall and the District Council, the Heroes of the World War II Cemetery, where they set down a flower garland, and took part in a reception offered by the German Ambassador in Bucharest, Roland Lohkamp and the commander of the frigate. On Saturday August 23, the President of Romania, Traian Basescu, was invited by the German Ambassador in Bucharest to visit the frigate *Lübeck* and to participate at the reception organized by the ship commander. On board the ship, the chief of state stated: "I would mention the missions when the Romanian and German units participated in peace maintaining operations, fighting against terrorism or salvage operations; as well as the future Romanian - German cooperation at the moment when the positive evolution of the Romanian navy forces is extremely important and looked upon with optimism".



Foto: Sorin Lupșa, Administrația Prezidențială



Antrenament pentru afirmarea NATO nivel 2

Repetiție cu SNMG-1

Foto: Ștefan Ciocan

Căpitan ing. Mihai EGOROV

La ora la care citiți aceste rânduri, fregata *Regele Ferdinand* se află pe mare în marș spre raionul în care se va desfășura exercițiul NOBLE MIDAS 08, un exercițiu în timpul căruia nava va susține „examenul” pentru afirmarea NATO nivel 2. Promovarea acestui examen va permite fregatei *Regele Ferdinand*, alături de fregata *Regina Maria* să execute misiuni din paleta misiunilor NATO. „Examenul” pentru afirmarea NATO nivel 2 va fi doar prima din cele trei misiuni, fiecare cu importanța sa, pe care fregata românească le va executa până la revenirea în portul Constanța, la sfârșitul lunii noiembrie. Celelalte două vor fi participarea la operația ACTIVE ENDEAVOUR și o vizită în Israel.

De la intrarea fregatelor în serviciul Forțelor Navale Române, echipajele au avut un program de pregătire accentuat, în 2007 participând la certificarea și afirmarea NATO nivel 1 iar în 2008, la certificarea națională nivel 2. Ultimul antrenament important al fregatei s-a desfășurat la sfârșitul lunii august, în ziua plecării grupării SNMG-1 din Constanța. Timp de aproape 12 ore, fregata *Regele Ferdinand* a acționat pe mare, desfășurând diferite seriale cu fregatele *Almirante Juan de Borbon* – nava comandant a grupării – din Spania, *Lübeck* din Germania, *General Kaziemierz Pulaski* din Polonia și *Taylor* din SUA. „Suntem împreună cu patru nave din Gruparea SNMG-1, într-o fază finală de pregătire pe mare. Astăzi am desfășurat exerciții de comunicații, de război electronic, manevre tactice cu nava, reprovizionare pe mare, o repetiție generală înainte de misiunile la care vom participa în toamna acestui an pe timpul afirmării nivelului 2 NATO, în timpul exercițiului NOBLE MIDAS 08. Suntem bucuroși că suntem aici împreună cu partenerii noștri din NATO, facem exerciții specifice, gradul de pregătire al echipajului se menține la un nivel bun și foarte bun, oamenii s-au rodat



Foto: Ștefan Ciocan

și privesc cu încredere exercițiul din toamna acestui an. Mai avem trei săptămâni și plecăm într-o serie de misiuni legate, NOBLE MIDAS 2008, operația ACTIVE ENDEAVOUR, o vizită oficială în Israel și marșul de întoarcere în țară. Obiectivul nostru prioritar este obținerea de rezultate bune și foarte bune pe timpul afirmării nivel 2 NATO. Acest ultim examen va încheia de altfel pregătirea noastră de trei ani și jumătate și reprezintă scopul final pentru fregata «Regele Ferdinand». De asemenea, la finalul afirmării nivel 2, România certifică o organizație, Centrul de Instruire Simulare și Evaluare ca fiind echipa de profesioniști ce pregătește unități din Forțele Navale pentru misiuni ale NATO sau UE. O mare atenție acordăm și participării la operația ACTIVE ENDEAVOUR, chiar dacă va fi pentru noi a treia misiune de acest gen la care vom participa,” ne-a declarat comandorul Marian Săvulescu, comandantul fregatei *Regele Ferdinand*.

Comandorul Alexandru Mârșu, comandantul Flotei de Fregate: „A fost un antrenament foarte util având în vedere activitățile

pe care urmează să le execute fregata «Regele Ferdinand», un moment de încălzire a echipajului, un moment de recapitulare în vederea importantelor activități care urmează a fi desfășurate. Echipajul a dat dovadă încă o dată de profesionalism; militarii au arătat că cunosc procedurile conform standardelor Alianței, au arătat că Forțele Navale Române sunt perfect interoperabile cu forțele NATO. Sunt conștienți că vor trece acest examen pentru obținerea recunoașterii și profesionalismului și interoperabilității de către evaluatorii NATO și eu le doresc mult succes.”

Au fost 12 ore de antrenament util echipajului, un echipaj rodat în atâtea misiuni, dar cu multe schimbări față de cel care anul trecut obținuse afirmarea NATO nivel 1; un echipaj, „cel al fregatelor Tip 22”, care în ciuda tuturor dificultăților de orice natură (și fără îndoială ele există) va trebui să-și demonstreze nivelul ridicat de pregătire, să reușească la examenul de afirmare NATO nivel 2, să treacă peste stresul și rutina din timpul operației ACTIVE ENDEAVOUR și să se întoarcă cu bine acasă. ■



Misiune în Kosovo **ROFND XVII**

Text: **Olivia BUCIOACĂ**
Foto: **Ștefan CIOCAN**

Forțele Navale Române sunt la a doua participare în Kosovo cu o structură aparținând Batalionului 307 Infanterie Marină. Primul detașament al Forțelor Navale Române, ROFND XVI, aparținând Batalionului 307 Infanterie Marină, a plecat în teatrul de operații Kosovo pe 28 februarie, și s-a întors în țară, după șase luni, pe 4 septembrie. În prezența reprezentanților conducerii Ministerului Apărării, Statului Major al Forțelor Navale, Bisericii Ortodoxe Române, administrației publice locale, a familiilor, prietenilor și colegilor, la Batalionului Infanterie Marină s-a desfășurat luni, 25 august, ceremonia plecării în misiunea de menținere a păcii, în teatrul de operații Kosovo, a detașamentului ROFND XVII. Contraamiralul de flotilă Gheorghe Petria, locțiitorul șefului Statului Major al Forțelor Navale: „*Militarii au dovedit în perioada de instruire rezultate deosebite, au fost apreciați foarte bine de către structurile care au executat evaluarea, atât de Comandamentul Operațional Întrunit, cât și de Statul Major al Forțelor Navale. Eu și conducerea Forțelor Navale le dorim mult succes în misiune, să se întoarcă cu bine în țară și să fie bucuroși la înapoierie, iar noi să fim mulțumiți de modul în care și-au îndeplinit misiunea.*”

86 de militari comandați de maiorul Remus Melinte vor face parte din Detașamentul Național de Forțe, ROFND din compunerea Grupului de Luptă Multinațional de Vest al misiunii conduse de NATO în Kosovo, KFOR. Maiorul Remus Melinte: „*Plecarea*

în Kosovo reprezintă, în primul rând, o nouă experiență pentru batalion, având în vedere că din detașament puțini sunt cei care au mai fost plecați în alte misiuni. Misiunea reprezintă, de asemenea, o nouă etapă de pregătire, o nouă experiență, o misiune în afara hotarelor țării pentru toată lumea din formație. Având deja experiența primului detașament, ROFND XVI, lucrurile vor decurge mult mai bine, în sensul că am primit informații de la colegii care sunt în teatru, eu am fost în recunoaștere și am văzut despre ce este vorba, deci știm unde mergem. Starea de spirit a militarilor este foarte bună, pentru că sunt pregătiți. Oriunde există armament, muniție există și riscuri, dar militarii sunt pregătiți.”

Pe platoul Batalionului Infanterie Marină, emoțiile se descătușaseră. Imbrățișări și lacrimi în ochi, sărutări calde și priviri



pline de înțeles. O bogăție de emoții, de sensuri și înțelesuri adânci nerostite, gânduri de dragoste și peste toate tăcere. O tăcere spulberată la răstimpuri de cuvinte frumoase, de gânduri rostite din suflet... de promisiuni că totul va fi bine, Mariana Nepotu, soția unuia dintre militari: „*Am emoții pentru el. Despărțirea este grea, o să ne obișnuim foarte greu fără el, dar trebuie să mergem mai departe. A trebuit să plece în teatru, iar noi trebuie să ne obișnuim cu ideea. Timpul o să treacă repede și îl așteptăm să se întoarcă sănătos acasă.*” Ștefan Munteanu, tatăl unuia dintre militari și fost ofițer al unității: „*Mândrie, e ceea ce simt acum. Ca orice patriot, ca orice părinte, al cărui copil pleacă să mențină pacea în lume, sunt mândru și știu că o să se achite cu brio sarcinile pe care o să le primească. Le doresc tuturor militarilor, să-și facă datoria cu simț de răspundere, să aibă grijă de ei și să se întoarcă sănătoși acasă.*”

Pe 4 septembrie, data plecării în misiune, i-am însoțit și noi pe aeroportul Mihail Kogălniceanu. În sala de așteptare o liniște apăsătoare. Timpul trecea greu, tensiunea creștea și se amplifica cu fiecare clipă. Nu aș fi vrut să le perturb liniștea, aș fi vrut nici să nu știe că suntem acolo, vroiam să îi las cu gândurile și cu amintirile lor, dar din nou a trebuit să spulber aceste momente de tăcere și să aflu totuși ce simte, ce gândește și ce trăiește un militar înainte cu câteva minute de plecarea într-un teatru de operații și am fost surprinsă de calmitatea și stăpânirea de sine a celor care și-au găsit imediat cuvintele pentru a exprima ceea ce simt cu adevărat în astfel de momente. Locotenentul Claudiu Ion

Vișan, comandantul plutonului 1: „*Starea de spirit este una foarte bună. E prima misiune în afara țării la care particip și e un obiectiv foarte important în ceea ce privește cariera mea. Practic este o provocare, un moment pentru care toți ne pregătim și îl așteptăm. Acum vom vedea care este adevărata noastră valoare, dacă avem calități și dacă ne-am însușit deprinderi și aptitudini care ne permit să facem față la misiuni în teatru. Din punctul de vedere al familiei, fiind și tată a doi copii și soț e destul de greu, pentru că te desparți de familie pentru o perioadă lungă de timp. Dar sunt și momente în care trebuie să faci anumiți pași în cariera ta, în anumite obiective pe care ți le-ai fixat și trebuie să ți le îndeplinești pentru că altfel rămâi cu anumite regrete. Puterea de a merge mai departe vine din noi, avem anumite calități care sunt specifice pușcașului marin: curaj, tradiție, ambiție și onoare. Pentru mine, plecarea în teatru a fost un moment pe care l-am ales cu inima deschisă.*” Fruntașul Răducu Nadoleanu, ajutor comandant grupă: „*Este prima misiune în teatru la care particip și am puține emoții. Dar sper cu timpul să reușim să trecem peste aceste emoții și ne facem treaba cum trebuie și totul să fie bine. În primul rând, am vrut să particip la o misiune internațională din curiozitate, să încerc ceva nou, dar mai ales să ajut populația de acolo. Au fost și motivații bănești...dar asta ne e meseria, dacă am ales cariera militară trebuie să fim la dispoziția armatei, unde e nevoie de noi acolo mergem. Încerc să mă gândesc că timpul e trecător, că totul va fi bine, că mă voi întoarce acasă și îmi voi revedea familia. Cu cei de acasă vom ține legătura permanent, la telefon, prin internet, vom găsim modalități diverse ca timpul să treacă mai repede și să ne revedem cu bine.*” Caporal Georgian Iordan: „*Nu este chiar așa de grea așteptarea. Ne-am*

pregătit mult ca să putem pleca în misiune și mai putem aștepta câteva ore. Este prima participare și pentru mine reprezintă un nou început de drum, un schimb de experiență și sper să nu fie ultima misiune la care voi participa. Voi pleca 6 luni, dar, am fost pregătit, știm ce mă așteaptă și nu este nici o problemă în privința familiei. Tot ce îmi doresc e să fie bine și să ne întoarcem sănătoși la familiile noastre.” Fruntașul Marius George Matei: „*Este prima misiune internațională la care particip și moralul este foarte bun. Ne-am pregătit foarte mult pentru această misiune, speram de mult să pot merge și eu în teatru la fel ca și colegii mei din alte unități și iată că în sfârșit am avut o șansă. Familia m-a înțeles, m-a sprijinit și mă va sprijini în continuare în ceea ce fac. Ne-am ales această meserie, o facem din plăcere și mergem să ne facem datoria față de țară. Sper să-mi fac treaba cu bine, să mă întorc sănătos în țară la familie și poate voi avea șansa să merg și în alte*

teatre de operații.” Împreună cu locotent-colonelul Gruia Necoară, șeful de stat major al Batalionului Infanterie Marină, i-am condus pe militari spre cele două avioane care așteptau liniștite să survoleze încă o dată spațiul spre Kosovo. Ultimele clipe pe pământ românesc, ultimele clipe departe de cei dragi, doar ei cu gândurile și trăirile lor. Militarii au urcat demni, cu capul sus în aeronave, luând calea aerului spre teatrul de operații, unde vor îndeplini, timp de șase luni, alături de militari italieni, sloveni și unguri, misiuni specifice de menținere a păcii, escorta convoaielor, instalarea și operarea punctelor de control trafic, patrulare, paza și securitatea obiectivelor vitale, misiuni cu caracter umanitar, cercetarea și recunoașterea unor zone critice, precum și controlul și monitorizarea acestora. Misiuni, despre care veți citi în numerele viitoare ale revistei noastre. ■



Schimbare de program

Căpitan ing. **Mihai EGOROV**

În perioada 3-26 august corveta *Contraamiral Eustațiu Sebastian* a participat la prima fază a celei de a opta activări a Grupului de Cooperare Navală din Marea Neagră, BLACKSEAFOR. Corveta *Contraamiral Eustațiu Sebastian* a fost comandată de căpitan-comandorul Constantin Jianu și a avut la bord pentru această misiune un echipaj alcătuit din 102 militari.

Din gruparea BLACKSEAFOR au făcut parte la această activare, fregata turcă *OrucReis*, nava de comandament *Slavutich* din Ucraina, corveta *Smeli* din Bulgaria și nava de debarcare Azov din Federația Rusă. Programul inițial al activării cuprindea vizite în porturile: Sevastopol din Ucraina, Novorosiisk din Federația Rusă și Batumi din Georgia.

Pe data de 6 august, în cadrul unui ceremonial ce s-a desfășurat în portul Sevastopol, Ucraina a preluat pentru următoarele 12 luni comanda Grupării. Vă reamintim că Gruparea BLACKSEAFOR este concepută ca o forță care acționează „la chemare” și este activată de două ori pe an pentru a desfășura exerciții navale. Comanda Grupării este asigurată, în conformitate cu protocolul de înființare, succesiv de cele șase state riverane Mării Negre care participă cu forțe: Bulgaria, Georgia, România, Federația Rusă, Ucraina și Turcia.

Pe 8 august a izbucnit conflictul între Georgia și Osetia de Sud. Din cauza crizei, șefii marinelor statelor participante la BLACKSEAFOR au decis de comun acord ca programul escalelor să fie modificat și navele să urmeze alte destinații. Astfel, escalele planificate inițial din porturile Novorosiisk din Federația Rusă și Batumi din Georgia fiind înlocuite cu escalele din portul turcesc Eregli și Constanța. Pe timpul staționării în porturile menționate, s-au



Foto: Cristian Spătaru

desfășurat activități demonstrative, întâlniri cu oficialități militare și civile, conferințe de presă, activități sociale și vizite la bordul navelor. Acțiunile pe mare au vizat în special misiuni de căutare și salvare a vieții pe mare, apărarea comună împotriva atacurilor aeriene și ale navelor de suprafață, inspecții ale unor nave suspecte, supravegherea, recunoașterea și raportarea situației navale, interogarea navelor comerciale în vederea identificării acestora, precum și misiuni de interdicție maritimă.

Dincolo de necesitatea schimbării porturilor de escală, oficialitățile române au afirmat că evenimentele din Caucaz nu au afectat activitatea Grupării Navale BLACKSEAFOR la cea de-a opta activare. Teodor Meleșcanu, ministrul Apărării: „*Eu cred că evenimentele din Caucaz dovedesc necesitatea acestei grupări militare. Este singura la ora actuală din care fac parte țări riverane Mării Negre, inclusiv Georgia*

și Rusia. În prezent, șeful de stat major al BLACKSEAFOR este un ofițer georgian care la exercițiul desfășurat recent a comandat toate navele, inclusiv pe cea rusească.”

Navele care s-au aflat în misiune în Marea Neagră în cadrul Grupului de Cooperare Navală BLACKSEAFOR, printre care se află și corveta românească *Contraamiral Eustațiu Sebastian*, s-au aflat în perioada 22-24 august în portul militar Constanța. Pe timpul escalei, echipajele au desfășurat ateliere de lucru, antrenamente la cheu și vizite la Comandamentul Flotei și întâlniri cu autoritățile locale. De asemenea, navele Grupării au putut fi vizitate de către populația civilă.

Escala din portul Constanța a însemnat și încheierea primei etape din cea de-a opta activare a grupării BLACKSEAFOR, navele urmând să se reîntâlnească în aceeași formulă în aprilie 2009. ■

Between 3-26 August, *Rear Admiral Eustațiu Sebastian* corvette participated in the first phase of the eighth activation of BLACKSEAFOR, Group of Naval Cooperation in the Black Sea. *Rear admiral Eustațiu Sebastian* corvette was mastered by captain-commander Constantin Jianu and had onboard, for this mission, a military crew of 102 enlisted personnel. On this occasion the following joined BLACKSEAFOR: *OrucReis* Turkish frigate, *Slavutich* commanding ship of Ukraine, *Smeli* corvette of Bulgaria and Azov landing ship of the Russian Federation. The ships which were assigned the mission in the Black Sea within the Naval Cooperation Group BLACKSEAFOR, among which *Rear admiral Eustațiu Sebastian* corvette, were docked between 22-24 August in Constanta harbor. During the call, the crews attended workshops, dock training sessions and visits at the Fleet Headquarters and meetings with the local authorities. Similarly, the ships pertaining to BLACKSEAFOR were available for visiting for the civilian population.

Foto: Ștefan Clocan



Sângerează Marea Neagră



Foto: Ștefan Clocan

Căpitan-comandor prof.univ.dr. **Ioan CRĂCIUN**
Course Director/Instructor NATO
School Oberammergau Germany

Pe termen lung, Marea Neagră nu a constituit subiectul unor analize istorice intense. Ei nu i-au fost dedicate lucrări monumentale precum cele referitoare la Marea Mediterană scrise de Fernand Braudel „*Mediterranean in the Age of Phillip II*” sau Nicholas Purcell și Peregrine Horden „*The Corrupting Sea*”. Și totuși, ea este marea despre care Neal Ascherson scria că „nu este numai un loc, ci un model de relații, care nu au putut fi aceleași în orice alt loc, și din acest motiv istoria la Marea Neagră este în primul rând istoria Mării Negre”¹.

În multe feluri, nu numai prezentul, ci însuși trecutul Mării Negre se află încă în proces de definire, de aceea nevoia de a scrie despre acest areal maritim se simte din plin. Și astfel, încercările în acest sens sunt din ce în ce mai multe, iar perspectivele de abordare din ce în ce mai variate.

Istoricii spun că Marea Neagră a stat la confluența imperiilor persan, otoman și țarist, iar în timpul Războiului Rece a suferit o separație suplimentară între Est și Vest. Cele două revoluții „gemene”, din 1989 și 1991, care au dus la prăbușirea comunismului în Europa de Est și la dizolvarea Uniunii Sovietice au deschis un nou capitol în istoria regiunii. Pentru prima dată de la „Marele Joc” derulat de-a lungul coastelor maritime în secolul al XIX-lea aceste evenimente au dus la intensificarea atenției acordate acestei regiuni.

Astfel, o serie de evenimente istorice fără precedent au atras atenția Occidentului asupra Mării Negre determinându-i pe specialiștii în geopolitică să extindă aria de cuprindere a acestui areal și să elaboreze noi repere de

analiză, cum ar fi cel referitor la *Regiunea Extinsă a Mării Negre*². În accepție geopolitică Regiunea Extinsă a Mării Negre cuprinde, pe lângă statele riverane acestei mări (Ucraina, Federația Rusă, Georgia, Turcia, Bulgaria și România), Republica Moldova și statele din Caucazul de Sud: Armenia și Azerbaidjanul³. În alte comentarii, Regiunea Extinsă a Mării Negre include obligatoriu, pe lângă statele menționate, coridorul energetic ce leagă sistemul euro-atlantic de spațiul caspic, furnizor al acestor resurse și drumuri comerciale ruse, cât și un vast arc la estul și nordul arealului ce include marile axe fluviale și drumuri comerciale – Dunărea, Nistrul, Niprul⁴.

Din punct de vedere geostrategic, Marea Neagră este considerată o zonă extrem de importantă, atât pentru pacea și stabilitatea continentului european, cât și pentru accesul Europei la sursele de energie din regiunea Caspiciei. De aceea, includerea regiunii Mării Negre în sistemul euro-atlantic ar putea consolida pe de o parte temelia acestui sistem și ar putea consolida, pe de altă parte, sistemul împotriva multor amenințări viitoare la adresa păcii și stabilității sale. De fapt Occidentul are obligația morală de a îndepărta efectele incommensurabile ale unei jumătăți de veac de separatism și comunism și de a face Estul Europei, cel puțin pe jumătate, la fel de democratic și sigur ca cealaltă jumătate vestică a continentului. Iar astăzi, mai mult ca oricând această obligație trebuie transpusă și asupra regiunii Mării Negre.

² Conceptul ca atare a fost lansat într-un studiu al cercetătorilor Ronald D. Asmus și Bruce P. Jackson, în anul 2004, în legătură directă cu dezvoltarea unor concepte similare precum Marele Orient Mijlociu (Greater Middle East).

³ Ronald D. Asmus, Bruce P. Jackson, *The Black Sea and The Frontiers of Freedom*, in Policy Review, iunie-iulie 2004, p 17-26.

⁴ Mihail E. Ionescu, *Regiunea extinsă a Mării Negre: privire istorică și dinamici contemporane*, în Occasional Papers, 6th year, 2007, No. 10, p.52.

¹ Ascherson, *Black Sea*, New York: Hill and Wang, 1995, p. 11.

Dacă ar fi să tragem o concluzie, aceasta ar fi că regiunea Mării Negre, ca obiect de studiu, diferă în funcție de perioada istorică și de contextul geopolitic și geostrategic, fiind mai mare sau mai mică, ori conectată unuia sau altuia dintre spațiile continentale adiacente, în funcție de vectorul politic, economic și militar dominant în zonă. Pe de altă parte, regiunea Mării Negre a prosperat cel mai mult în perioadele istorice în care nu a fost izolată sau orientată către sine.

Așadar, Marea Neagră constituie o unitate geografică distinctă, dar numai factorul geografic în sine nu a reprezentat niciodată sursa identității ei sau a puterii la nivel politic și economic. Putem spune mai degrabă că, potențialul și capacitatea ei au fost cel mai bine puse în valoare în vremurile în care a fost integrată în comunitățile extinse ale Europei și Mediteranei. Și, poate că astăzi a venit din nou vremea ca marea Neagră să fie reintegrată acestor comunități și să nu mai fie o regiune exploatată, închisă sau dominată.

Marea Neagră merită cu siguranță mai mult, ea merită integrată într-o lume a valorilor, a identităților, a obiectivelor și a oportunităților euro-atlantice comune care se întinde de la Atlantic la Marea Caspică. Trebuie să credem cu tărie în această perspectivă chiar dacă Marea Neagră a avut deseori nefericita șansă de a fi „trasă înapoi” de istorie, așa cum reinventarea trecutului sovietic pare să o demonstreze în aceste zile în Georgia.

Probabil că nu întâmplător îmi vin în minte toate aceste lucruri astăzi, 15 august 2008, când la Constanța se sărbătorește Ziua Marinei Române, la Beijing sunt în plină desfășurare Jocurile Olimpice de vară, iar Georgia a fost invadată de tancurile rusești. Să ne bucurăm de această zi minunată, dar să nu uităm că în estul ei îndepărtat Marea Neagră sângerează. ■

Politica energetică în Balcanii de Vest

Dr. Oana-Cristina POPA,
Ambasador Extraordinar și Plenipotențiar
al României în Republica Croația

În perspectiva convenirii proiectelor energetice în regiunea Balcanilor de vest, se conturează posibilitatea concretizării soluției propuse de Rusia vizând construcția conductei de transport a gazelor naturale, care leagă Turcia, Grecia, Albania, Italia, cu o ramificație către Bosnia și Herțegovina și Croația, sursele de proveniență fiind Rusia, Iran și Afganistan.

În cadrul negocierilor croato-ruse vizând încheierea unui nou acord energetic în anul 2010, pe o perioadă de 10 ani, Croația urmărește suplimentarea cantității furnizate de Rusia cu 50%, însă partea rusă condiționează această propunere cu acceptarea de către autoritățile de la Zagreb a proiectelor energetice care prezintă interes pentru Moscova în regiune.

Strategia energetică a Croației include atât asigurarea unor noi rute de transport, îndeosebi a gazelor naturale, cât și construcția unor noi rezervoare subterane de gaze pentru asigurarea securității energetice a statului croat.

Pentru îndeplinirea obiectivelor legate de securitatea energetică a Croației, Zagreb-ul va accepta orice proiect viabil necesităților interne, care poate include NABUCCO, South Stream, Trans-Adriatic Pipeline etc., având în vedere că se estimează o creștere a cererii de gaze pe piața autohtonă, necesarul prezent fiind de circa 2,2 miliarde m³.

Astfel, atât Rusia, cât și alte state (Iran, Kazahstan etc.) au subliniat că prioritățile acestora includ alte rute de transport. Între acestea, se conturează varianta rutei JONIAN-ADRIATIC PIPELINE (JAP), conducta respectivă tranzitând Turcia, Bulgaria, Grecia și Albania, cu ramificația TRANS-ADRIATIC PIPELINE (TAP), care traversează Bosnia și Herțegovina, Muntenegru și Croația, având ca destinație finală Italia.

Autoritățile de la Zagreb mai au în vedere ca Republica Croația să devină un centru strategic de stocare a gazelor naturale și să coordoneze furnizarea și transportul acestora în regiune. Pentru materializarea acestui obiectiv, se vor construi noi rezervoare de gaze naturale în estul țării.

În ceea ce privește varianta construirii unei centrale nucleare pe teritoriul Croației, autoritățile de la Zagreb vor lua o decizie până la sfârșitul anului 2008, în perspectiva punerii în funcțiune a acesteia în anul 2015.

Totodată, investitori din Serbia intenționează să se implice în construcția unei conducte între localitățile Slavonski Brod și Vukovar (estul și nord-estul Croației spre Dunăre), având în vedere



Foto: Mihai Egorov

interesul companiilor sârbe privind transportul gazelor naturale către Croația, prin intermediul conductei existente între Slavonski Brod și Pola (nord-vestul Croației).

Concomitent, guvernul croat va intensifica eforturile vizând concretizarea proiectului de construcție a terminalului LNG, în zona de nord a Mării Adriatice de către consorțiul „ADRIA LNG”, care include următoarele companii: EON Ruhrgas (Germania), RWE Transgas (Germania), OMV (Austria), TOTAL (Franța), GEOPLIN (Slovenia), INA (Croația) și HEP (Croația).

În ceea ce privește compania croată INA, se are în vedere intensificarea acțiunilor vizând concretizarea proiectelor energetice ale firmei respective în regiune, având în vedere că firma rusească LUKOIL urmărește extinderea activităților în acest sector.

De asemenea, pe fondul unei presiuni a companiei OMV de a cumpăra acțiuni la MOL și de a controla compania ungară, guvernul de la Budapesta a decis consolidarea cooperării cu firma croată INA, în sensul achiziționării de acțiuni, în mod reciproc. În plus, guvernul ungar a propus o lege care să protejeze compania MOL față de preluarea firmei respective de către OMV.

În ceea ce privește proiectul PEOP, Croația va continua să susțină materializarea acestuia, având în vedere

creșterea cererii de produse petroliere pe piața croată, precum și a necesității diversificării surselor și rutelor de transport.

Datorită poziției rezervate a Italiei în ceea ce privește proiectul PEOP, precum și a necesității consolidării cooperării croato-ruse, Zagreb-ul va aborda negocierile cu Moscova de o manieră flexibilă, în perspectiva semnării noului acord energetic pe o perioadă de 10 ani, analizând însă și oportunitatea reluării discuțiilor vizând conducta de petrol Drujba-Adria. Pe fondul reluării acestor discuții Rusia va menține propunerea ca portul croat Omisalj să reprezinte destinația finală a conductei respective, deși autoritățile croate subliniază necesitatea protecției mediului în zona de nord a Mării Adriatice și implicit finalizarea conductei în portul Trieste.

Obiectivele prioritare ale politicii energetice în Balcani, incluse în cadrul poziției României vizând această regiune constau în promovarea proiectelor energetice menite să deschidă noi rute de transport și diversificarea surselor de aprovizionare; cooperarea cu marii furnizori de energie într-un cadru vizând libera concurență, cu respectarea principiilor transparenței, reciprocității și nediscriminării și respectarea obligațiilor asumate prin Tratatul de la Atena pentru Comunitatea Energiei. ■

The energetic policy in the West Balkans

With a view to the energetic projects in the West Balkan region, it begins to take shape the solution proposed by Russia regarding the construction of a transport pipe for natural gases, which ties Turkey, Greece, Albania, Italy, with a ramification to Bosnia Herzegovina and Croatia, the gas providing sources being Russia, Iran and Afghanistan. Within Croatian-Russian negotiations aiming at settling a new energetic agreement in 2010, for a 10-years period, Croatia has in view a 50% gas supplement from Russia, but the Russian side states that this fact depends on the acceptance, on behalf of the Croatian authorities from Zagreb, of the energetic projects which present interest for Moscow in the region. The main objectives of the energetic policy in the Balkans, included in Romania's statement regarding this region, aim to promote energetic projects capable to open new transport routes and diversify the providing sources; the cooperation with the important energy providers within a frame of free competition, obeying the transparency, reciprocity and non-discrimination principles as well as the obligations taken through Athens Treaty for the Energy Community.

Instrucție



29% e pământ, restul suntem noi ... Scafandrii de mare adâncime

Pentru al doilea an consecutiv, o echipă formată din 12 scafandri de mare adâncime din Forțele Navale Române a executat, în perioada 28 iulie-7 august, scufundări la adâncimi cuprinse între 50 și 60 de metri, în lacul de acumulare Vidraru, din județul Argeș. Dacă anul trecut scufundările au fost executate până la adâncimea de 50 m, anul acesta palierul de scufundare a fost depășit, scafandri ajungând până la 60 m adâncime.

Text: **Olivia BUCIOACĂ**
Foto: **Ștefan CIOCAN**

Drumul spre „centrul de scufundare”

Adevărată aventură a început încă de la primele ore ale dimineții cu parcurgerea pe jos împreună cu scafandri, a drumului de acces, lung de aproape 5 kilometri, de la baraj până la locul de scufundare. Din depărtare se zăreau o cabană veche din lemn, cu o terasă umbrăsoasă, o salvare și un camion care transporta barocamera. Nimic din toate acestea, nu ar fi dat de gol locul unde zilnic, timp de o săptămână, s-au desfășurat scufundări de până la 60 m adâncime și la 800 m altitudine. Apropierea ne-a dezvăluit însă o altă realitate. Câteva cămăruțe sărăcicioase pline cu echipamente și două locuri de dormit pentru scafandrii care rămăneau de pază în fiecare noapte, costumele întinse la uscat, buteliile și instalația de aer trădau aparențele și demonstau că de fapt nu este o cabană uitată de lume, undeva în mijlocul naturii, ci un adevărat „comandament” de scufundări. Este vorba despre cabana Călugărița, pusă la dispoziție de Ocolul Silvic din Curtea de Argeș, care a devenit timp de o săptămână împreună cu pontonul oferit de un localnic, colonelul în rezervă Dan Dabija, baza de antrenament pentru scafandrii de mare adâncime. Dar nu locul contează, ci rezultatul.

Ajunși în locul unde doar luciul apei și munții ne erau prieteni, am fost surprinși să vedem tot ce presupune o scufundare a scafandrilor de mare adâncime, surprinși de faptul că toată logistica fusese transportată, pe un drum destul de periculos străjuit de o pantă abruptă de munte și o prăpastie: o barocameră, cu toate instalațiile aferente, cu aer și amestec 50% aer, 50 % heliu pentru tratament în cazul unui accident de scufundare, aparatură pentru încărcarea buteliilor, un motocompresor, toate echipamentele individuale de scufundare, echipamente pentru asigurarea vizibilității în lac, proiectoare și lanterne subacvatice, două măști pentru alimentarea de la suprafață, măști tip Comex cu două narghilele a câte 100 m.

Lumea din adâncuri

Pe o vreme în permanentă schimbare, frumoasă cu soare arzător sau ploaie torențială, scafandrii au executat antrenamente de scufundare în echipă mixtă, cu alimentare de la suprafață, cu instalații de comunicații subacvatice, în condiții de apă dulce, la altitudine și adâncime în același timp, pentru a-și obișnui organismul cu acești factorii. S-a lucrat în echipe de câte trei, un scafandru autonom și unul alimentat de la suprafață, alături de un scafandru de siguranță, patru echipe pe zi, în continuu de la 9.30 dimineață și

până seara la 17.30, cu pauze scurte pentru umplerea buteliilor, verificarea narghilelelor și a tablourilor de distribuție.

În ziua în care ne-am aventurat și noi alături de scafandri pe cărări de munte spre locul unde își desfășurau antrenamentele, scufundarea s-a făcut până la 51 m. A fost o coborâre care nu s-a făcut în timp, a fost o coborâre liberă, tocmai pentru ca scafandrii să se obișnuiască cu adâncimea și altitudinea în același timp și să raporteze permanent șefului de scufundare care sunt parametrii, fiecare scafandru având la el consolă de măsurare a temperaturii, a presiunii și implicit a adâncimii. În momentul în care a atins adâncimea de 51 m, scafandru a rămas acolo 7 minute, după care a început ridicarea progresivă respectând anumite paliere de scufundare.

După zeci de minute petrecute pe fundul lacului, scafandrii revin la suprafață respectând palierele de adâncime pentru decompresie și astfel, am putut afla și noi, în urma dialogului purtat cu cei doi scafandri care au pătruns în necunoscut, cum e într-o alta lume: a apei, a întunericului, a frigului, dar și a minunilor, în adâncuri la 51 de metri adâncime, unde totul este estompat, înșelător și nesigur. Manuel Stanoiev, scafandru autonom: „*Beznă totală. Dar, ne simțim în mediul nostru în apă, la adâncimi mari, pentru că suntem pregătiți și pentru asta am venit aici.*” Daniel Răsoiu, scafandru alimentat de la suprafață:

„A fost rece acolo la 51 m adâncime, dar acum e mai bine. Noi venim aici pentru antrenamente în lacurile de munte, nu e ca și în Marea Neagră, apa este dulce și mai grea, temperatura scăzută, vizibilitatea mai redusă, aproape nulă după 15-16 m, pe fund nu se mai vede nimic și ne înțelegem prin semne și comunicăm cu suprafața. Eu am intrat cu o narghilea alimentată de la suprafață și cu comunicațiile și am ținut legătura în permanență cu șeful de scufundare și cu cei de la suprafață care ne asistau. La scufundările în lacuri, intervine un factor în plus, altitudinea, cu care trebuie să ne obișnuim.”

Călător în lumea mărilor și a lacurilor poți fi doar dacă faci scufundări, iar senzația pe

față cu brio. Și suntem antrenați și verificați pentru aceste activități.”

Cel mai mare pericol cu care se confruntă un scafandru în momentul în care are loc scufundarea este narcoza sau „beția adâncurilor”, la peste 45 m, atunci când se folosesc numai amestecuri oxigenate, iar scafandrii se expun riscului de intoxicare cu azot. La adâncimi cuprinse între 30 și 70 m, ceea ce înseamnă presiuni de 4-8 atmosfere, azotul se dizolvă în sânge într-o asemenea cantitate încât are asupra organismului uman efecte asemănătoare cu cele ale gazelor ilariante. Este un sindrom de compresie. Am fost și noi martorii unei simulări a unui accident de scufundare, provocat de narcoză, pe care scafandrii l-au

Scopul antrenamentelor de scufundare a constat în cunoașterea caracteristicilor lacului Vidraru și în familiarizarea scafandrilor cu adâncimea, altitudinea și vizibilitatea aproape de zero, pentru ca în cazul unei misiuni reale să se acționeze în deplină siguranță. Căpitan-comandorul Valentin Băluță, șeful grupului de scafandri de mare adâncime: „În primul rând, exercițiile sunt pentru a acomoda oamenii cu adâncimea, cu altitudinea, deoarece corpul omenesc acționează altfel în condiții de altitudine și adâncime. În al doilea rând pentru a acomoda oamenii cu vizibilitatea care este de cele mai multe ori aproape de zero, pentru a-i face să-și simtă colegul de scufundare în condiții ideale, fără stres,



Pregătirea scafandrului înaintea misiunii de scufundare la mare adâncime.

care o trăiești sub apă este greu de explicat în cuvinte. Și totuși, pentru că adâncurile nasc o curiozitate molipsitoare, l-am întrebat pe unul dintre scafandri, ce senzație trăiește atunci când este în apă. Daniel Răsoiu: „Ce senzație? E altceva, cum să vă spun e altă lume. În primul rând, meseria de scafandru e periculoasă și trebuie să fii bărbat să poți să faci asemenea lucru. Acolo jos presiunea este mare. Noi am fost la aproximativ 6 atmosfere, cam cât ar fi presiunea în roțile unui tractor și acest lucru implică mai multe. Oricum, obiectivul nostru principal este să fim cât mai buni. Să ne pregătim intens și în caz de vreo misiune reală să putem face

desfășurat în cadrul antrenamentelor din lacul Vidraru. Din fericire a fost doar o simulare, dar scafandrii nu exclud posibilitatea că acest accident de scufundare ar putea deveni realitate în orice moment. Adâncurile mării sunt stabile, inerte, dar ostile celui care încearcă să le patrundă tainele. Există un risc permanent la care scafandri se expun cu fiecare scufundare, iar apa nu tolerează nici cea mai mică slăbiciune atât din punct de vedere fizic cât și psihic. Scufundarea în adâncuri este un lucru care impune o vigilență a tuturor instinctelor pentru că doar câteva secunde sunt suficiente pentru a provoca o tragedie.

fără a căuta ceva, fără a fi legați de timp. Scufundările sunt libere tocmai pentru a sporii încrederea oamenilor în partenerii lor de scufundare. Astfel, în cazul unui accident care va necesita prezența noastră aici, cunoscând fizionomia lacului Vidraru și obișnuindu-ne cu toții factorii ce țin de adâncime și altitudine, vom ști cum să abordăm realitățile și cu siguranță vom avea chiar și succes în viitoarea misiune.” Astfel de antrenamente se vor desfășura și anul viitor, scafandrii de mare adâncime propunându-și să execute antrenamentele de scufundare în lacul Bicăz, probabil tot doi ani la rând.



Secvență din timpul simulării unui accident de scufundare.

Tehnică și echipamente noi?

„Cucerirea” adâncurilor ridică și probleme scafandrilor, mai ales atunci când tehnica și echipamentele de scufundare din dotare sunt vechi de aproximativ 30 de ani. Într-adevăr costumele de scafandru din neopren au inscripționată data fabricației, 1989 și deși valabilitatea a fost demult depășită, iar apa rece a mării și a lacurilor pătrunde fără să întâmpine vreun obstacol, totuși scafandrii continuă să se antreneze, pentru că pasiunea, dăruirea și responsabilitățile în cazul unei misiuni reale sunt cu mult mai importante și nu pot fi puse în balanță. Atunci când într-adevăr costumul cedează și nu mai poate fi folosit pentru că ar pune în pericol viața scafandrului, achizițiile personale devin o rezolvare. „Da, echipamentul are o vechime de 30 de ani, dar aerul e proaspăt pentru că îl introducem într-un compresor pentru că îl introducem într-un compresor mai tânăr”, ne-a răspuns Manuel Stanoiev, fără să își piardă simțul umorului deși tocmai ce ieșise la suprafață de la 51 m adâncime. Daniel Răsoiu: „Costumele și tehnica ar trebui îmbunătățite, pentru că la adâncimi mari și la temperaturi scăzute ne-ar trebui un echipament de scufundare mai sofisticat. Sunt cele uscate, trilaminate, care sunt mai bune și prin care nu am mai simțit atât de mult frigul din adâncuri.”

Și nu putem să trecem mai departe, să tratăm subiectul tehnicii și al echipamentelor cu superficialitate și prea puțină răspundere, mai ales când scafandrii au întâmpinat probleme din cauza lipsei lor, sau să nu spunem a lipsei, ci a faptului că nu sunt la fel de performante cu a celorlalți scafandri din alte state membre NATO. Căpitan-comandorul Valentin Băluță: „Într-adevăr tehnica este veche, este un Comex francez, are 30 de ani. Abilitatea tehnicienilor noștri a făcut ca ea să funcționeze încă în condiții corespunzătoare. Avem problemele de comunicații. Scafandrul de mare adâncime implică în primul rând comunicare cu suprafața. Din când în când pierdem comunicațiile și acesta este un lucru grav când nu te mai auzi cu cel de jos. Atunci imediat intrăm în procedură de avarie și îi chemăm la suprafață. Asta este procedura. Nu îi mai lăsăm să coboare și să atingă adâncimea propusă, neștiind ce se întâmplă acolo. Dar, dacă suntem optimiști cred că va fi mai bine.”

La întrebarea care ne-a tot frământat „Există pe viitor o îmbunătățire a acestei tehnici de care scafandrii au atâtă nevoie?” am sperat să găsim un răspuns cert și sigur, de data aceasta, și se pare că în viitorul apropiat scafandrii de mare adâncime vor beneficia de echipamente noi. Căpitan-

comandorul Valentin Băluță: „Tehnica pe care urmează să o achiziționăm este foarte fiabilă, avem promisiuni și pentru costume noi trilaminate care sunt etanșe și deci foarte sigure. Acesta ar fi într-adevăr un lucru mare pentru scafandrul de mare adâncime. Sperăm ca la anul, la viitorul exercițiu, să avem tehnică și echipamente noi. Eu îmi doresc din suflet ca acest lucru să se realizeze. Din păcate îmi doresc de prea mulți ani, dar sper ca la anul visul nostru să devină realitate. Dacă nu am spera nu am mai face meseria de scafandru.”

2007 versus 2008

De anul trecut când scafandrii de mare adâncime au fost pentru prima dată pe lacul de acumulare Vidraru, elementele de noutate nu au încetat să apară. În primul rând scafandrii au reușit să depășească palierul de scufundare. Căpitan-comandorul Valentin Băluță: „Anul acesta am trecut de la 50 la 60 m, am ajuns chiar la 60 m, aceasta fiind adâncimea maximă la care ne putem scufunda noi acum conform legislației care este în vigoare. Din păcate ne-am pierdut abilitățile de a ne scufunda peste 60 m. Povestea este lungă și nu are rost să o detaliem acum. Am făcut scufundare cu alimentare de la suprafață cu doi scafandri. Exercițiul a fost să zicem într-un fel un succes, dar tot din cauza vechimii tehnicii am avut probleme pe linie de comunicații cu una dintre măști și atunci am renunțat din motive de siguranță. În orice caz s-a demonstrat că așa trebuie să ne scufundăm, aceasta este procedura corectă, ambii scafandri să aibă alimentarea de la suprafață și idealul ar fi ca și scafandrul de siguranță, securitatea să fie tot cu alimentare de la suprafață. Dar, sperăm că echipamentele cerute vor fi achiziționate și atunci vom face scufundări, exact cum spun normele la care am aderat și noi, normele de scufundare NATO.”

E frumos să admiri corali și epave, însă pentru scafandrii profesioniști, scufundările înseamnă cu totul altceva decât divertisment. Organismul uman trebuie bine pregătit pentru a face față presiunii enorme din adâncuri, iar scafandrii de mare adâncime sub deviza 29 % este pământ restul suntem noi... sunt pregătiți să acționeze în orice moment și să ducă la bun sfârșit orice misiune reală, au nevoie doar de tehnică performantă pentru a o demonstra. ■

For the second time, a team of 12 deep sea divers of the Romanian Naval Forces performed, between July 28 - August 7, diving operations at depths ranging between 50 and 60 meters, in the accumulation lake Vidraru, from Arges County. In ever-changing weather conditions, the divers performed diving drills in mixed teams, with surface supply, communications, in fresh water conditions, at both altitude and depth, in order to make the human body familiar with these conditions. The drills were performed in teams of three, an autonomous diver, one with surface supply, together with a safety diver, four teams a day morning through night. If last year diving operations were performed down to 50 m, this year the diving panel was exceeded, the divers reaching 60 m. The aim of diving drills was to get acquainted with the characteristics of Lake Vidraru and getting the divers familiar with the depth, altitude and near zero visibility, rendering them fully prepared for a safe real assignment. Such drills are to be performed next year too; the goal of deep sea divers being to perform training diving drills in Bicăz Lake.



Deep sea diver, Hatman Cristian, putting on the gear for accomplishing a mission on Lake Vidraru.

„Informația circulă, noi suntem calea”

Transmisioniștii marinei



Foto: Ștefan Ciocan

Căpitan ing. **Mihai EGOROV**

Într-un secol în care nimic nu se poate face fără comunicare și în care „comunicarea” eficientă este parte dintr-o activitate reușită, în activitatea curentă a Foșelor Navale ne amintim poate de prea puține ori sau poate deloc, că tonul pe care-l auzim la simpla ridicare a receptorului telefonului „STAR” sau legătura radio atât de banală la bordul unei nave n-ar fi posibile fără ajutorul specialiștilor Batalionului 110 Comunicații și Informatică.

Acționând sub mottoul „Informația circulă, noi suntem calea”, transmisioniștii marinari de la Batalionul 110 Comunicații și Informatică sunt capabili să planifice și să conducă acțiunile forțelor din subordine în vederea îndeplinirii misiunilor specifice, să asigure comunicațiile pentru conducerea acțiunilor Forțelor Navale la pace, în situații de criză și la război, precum și să asigure comunicațiile pentru realizarea cooperării Forțelor Navale cu structuri ale altor categorii de forțe, sau elemente ale Sistemului Național de Apărare. De asemenea ei asigură comunicațiile pentru conducerea și monitorizarea acțiunilor Forțelor Navale dislocate în diferite teatre de desfășurare a acțiunilor militare, în cadrul operațiilor

multinaționale; asigură comunicațiile pentru conducerea și monitorizarea acțiunilor Forțelor Navale participante la activități în cadrul diferitelor forme de desfășurare a inițiativelor regionale dar asigură și comunicațiile Componentei Operaționale Navale cu comandamentele regionale NATO, UE, OSCE în cadrul conducerii unor operații multinaționale.

Unitate cu tradiție în Forțele Navale, Batalionul 110 Transmisiuni și Informatică s-a înființat la 30 aprilie 1962 sub denumirea Regimentul 110 Radiotehnic și Transmisiuni, subordonat Diviziei 42 Maritime. Pe data de 1 august 1963 unitatea suferă prima reorganizare, anii care urmează aducând diferite schimbări de denumire, structuri și subordonări. Începând cu 01.06.2004, Regimentul 110 Transmisiuni s-a transformat în Batalionul 110 Transmisiuni, structură care în prezent se subordonează Comandamentului Flotei. „Actualul stat de organizare a intrat în vigoare la 1 august 2007; prin acest stat noi am urmărit să creem structuri și microstructuri care să respecte cât mai bine cerințelor la nivel național și cerințelor NATO”, ne-a precizat maiorul Ivan Sergiu Marian, locțiitor al comandantului Batalionului 110 Comunicații și Informatică și gazda noastră în ziua documentării. De fapt, au fost mai multe gazde, deoarece comanda batalionului ne-a oferit ocazia de a vedea cât mai multe aspecte din activitatea acestei unități.

Conștienți de importanța activității pe care o desfășoară și convinși că noua tehnică pe care o primesc deja îi va ajuta să se adapteze noilor cerințe operaționale, specialiștii batalionului rămân modești atunci când trebuie să vorbească despre ce au realizat. Tehnica nouă, intrată în dotarea unității le-a permis specialiștilor transmisioniști să realizeze câteva legături telefonice în premieră. Una dintre ele, a fost legătura din acest an după lansarea de rachete, atunci când șeful SMFN, contraamiralul de flotilă Dorin Dănilă și locțiitorul șefului SMFN, contraamiralul de flotilă Gheorghe Petria i-au putut felicita în scurt timp după reușita misiunii, de la sediul SMFN respectiv din poligonul de la Midia, pe comandorul Nicolae Bratosin, comandantul Divizionului de Rachete Navale și locotenent-comandorul Laurențiu Bucur, comandantul navei purtătoare de rachete *Pescărușul*, nava care a lansat cu succes în acest an racheta P-21. Maiorul Ivan Sergiu Marian: „În ceea ce privește dotarea cu tehnică a batalionului, aceasta a demarat la începutul anului, a continuat apoi cu instalarea tehnicii în perioada aprilie-iunie, având ca scop realizarea de comunicații stabile, continue și de bună calitate. Am testat performanțele tehnicii în cadrul exercițiului VEECTORUL 08, la lansările de rachete navale P-21, reușind să stabilim legătura între un abonat al rețelei de transmisiuni permanente din rețeaua militară de comunicații naționale și o stație radio Harris instalată la bordul unei nave a Forțelor Navale dislocată într-un raion maritim. De

asemenea performanțele noii tehnici intrate în dotare au fost testate în cadrul exercițiilor CETATEA 08 și GETICA 08, verificându-se interoperabilitatea tehnicii din dotare cu tehnica aparținând celorlalte categorii de forțe, rezultatele obținute fiind pozitive.”

Dincolo de activitățile de rutină ale acestora, de verificare și alocare a unor legături sau frecvențe, de conectare a diferitelor echipamente moderne care le înlocuiesc pe cele depășite moral, militarii din Batalionul 110 Comunicații și Informatică participă la diferite exerciții de antrenament în teren. La o secvență a unui astfel de exercițiu am asistat într-o zi la final de august. Seriozitatea și conștientizarea importanței muncii depuse, acestea ar fi caracteristicile observate la personalul angrenat în exercițiul din cazarma unității. Maiorul Tiberiu Stoica, șeful Grupului 1 Mobil Comunicații și Informatică - o altă gazdă a noastră - : „Desfășurăm un exercițiu de antrenament în teren cu Grupul 1 Mobil Comunicații și Informatică din compunerea Batalionului 110 Comunicații și Informatică. Am angrenat trei autostășii care au stabilit legătura și lucrează în radio cu Centrele Mobile de Comunicații și Informatică din organica batalionului dispuse în cinci garnizoane. Suntem la un exercițiu de nivel grup; suntem ambele grupuri mobile de comunicații și informatică pe teren, militarii se descurcă bine pentru nivelul de pregătire actual. SGV-ii veniți din Centrul de Instrucție

au parcurs un program intensiv de pregătire în unitate pentru a fi în măsură să exploateze corect aparatura.”

Ca și în multe alte unități din Armată și implicit din Forțele Navale, nici aici nu toate lucrurile sunt roz. Dificultățile apar poate zilnic, atât din cauza statului de încadrare – subdimensionat față de cerințele și sarcinile batalionului, cum spun unii -, din cauza aparaturii vechi, aflată în curs de înlocuire și poate din cauza prezenței unor structuri ale unității în cinci garnizoane, unde totul trebuie să funcționeze ceas. Și cu eforturile susținute ale întregii unități, lucrurile funcționează. „Preocupările noastre se îndreaptă spre instruirea personalului în vederea exploatării în condiții cât mai bune a aparaturii aflate în dotare și spre obținerea de performanțe specifice acestei aparaturii; acordăm o atenție deosebită cursurilor de specializare menite să contribuie la perfecționarea pregătirii personalului care va exploata echipamentele nou intrate în dotare. În prezent ne confruntăm cu problema demisiilor din cadrul SGV. Numărul lor ne influențează negativ activitățile specifice și trebuie spus și că formarea unui specialist în anumite specialități, cum ar fi cea de radiotelegrafist poate dura până la 1 an”, ne-a precizat maiorul Ivan Sergiu Marian.

Tranziție. Acesta ar fi poate termenul corect, dacă analizăm schimbările de tehnică produse în cadrul batalionului. Tranziția de la vechi la nou, de la analogic la digital. Chiar

dacă mai sunt pași de făcut în această direcție, semnalele receptate pe teren, ne îndreptătesc să credem că cel puțin în acest domeniu lucrurile vor sta bine. Maiorul Ivan Sergiu Marian: „Preocupările noastre se îndreaptă spre finalizarea câmpului de antene pentru grupul de emisie precum și pentru înlocuirea tehnicii analogice cu tehnică digitală pe măsură ce aceasta va intra în dotare. Ca o noutate specifică, începând cu această lună, unitatea a fost dotată cu două containere de comunicații, urmând ca până la sfârșitul lunii septembrie să mai primim trei.”

După cum am precizat anterior, Batalionul 110 Comunicații și Informatică asigură comunicațiile pentru conducerea și monitorizarea acțiunilor Forțelor Navale dislocate în diferite teatre de operații, în cadrul operațiilor multinaționale. Și dacă în anul 2004, „s-au auzit” cu *NS Mircea*, când era pe coasta de est a SUA, la marșul desfășurat de această navă în acest an nu au fost probleme pe linia legăturilor radio. Ca și în ultimii ani și în această toamnă, specialiștii batalionului vor asigura legăturile în telegrafia auditivă și în fonie cu fregata *Regele Ferdinand* pe timpul misiunilor pe care acesta le va executa în Marea Mediterană.

Prezenți poate mai rar decât ar trebui în paginile revistei, promitem să nu-i „uităm” pe specialiștii Batalionului 110 Comunicații și Informatică și să vă prezentăm alte aspecte ale activității acestora. ■

Aspect din timpul exercițiului de antrenament în teren desfășurat de militarii batalionului.



Foto: Ștefan Ciocan

Povestea farului
de la capătul Dunării

Faruri vechi în haine noi

Poate nicăieri mai mult decât la Sulina, farurile sunt repere ale unei vieți trecute, prezente și viitoare. Farul vechi ridicat în anul 1868 de Comisia Europeană a Dunării, a rămas, undeva pe uscat, devenind un atractiv punct muzeistic. Înaintând pe canal, pe digul vechi, în stânga, dezafectat, chiar părăsit din păcate, se zărește farul despre care a scris cu atât de mult har Jean Bart, mai ales în „Europolis”. Și a fost un porto-franco...

Text și foto: dr. **Mariana PĂVĂLOIU**
Muzeul Academiei Navale
„Mircea cel Bătrân”

Punctul meteorologic rămâne pe digul din dreapta, fiind cel mai estic punct alimentat cu energie electrică de la rețeaua națională, în zare, se profilează silueta zveltă a farului de aterizare.

Zenitul, purtat cu grijă de Dumitru Ivanov, acostează lângă o navă civilă, de pe care sunt descărcate felurite materiale de construcție, depozitate în vecinătatea farului. Mmp. Ion Vlas precizează: „Au început lucrările de reparații”. Cei peste patruzeci de metri sunt urcați treaptă cu treaptă, cu emoția revederii unei priveliști superbe și mereu alta, iar acolo, în dreapta-NE-privirea caută cu febrilitate și ceva se zărește pe linia orizontului, parcă plutind pe valuri, o farfurie, acel ceva este Insula Șerpilor. Spre Răsărit, bara marchează de mii și mii de ani....

Comandorul dr. Romeo Boșneagu, șeful Direcției Hidrografice Maritime, precizează cu eleganță și scrupulo-

zitate: „Un program complex legat de farurile ce le avem în grijă se află în derulare; este prevăzută modernizarea sistemului de semnalizare maritimă de pe litoralul românesc al Mării Negre. Face parte din amplul program de modernizare a DHM, prevăzut pentru intervalul cuprins între anii 2007-2010.

Lentila farului de la Sulina.



El este prevăzut ca program major de modernizare a Forțelor Navale, ca parte a modernizării Armatei României, pentru următorii ani. Constă în: reparația tuturor farurilor de aterizare (Mangalia, Sf. Gheorghe și Sulina), și a farurilor de intrare în porturile Constanța, Mangalia și Midia. De asemenea, se intenționează demararea lucrărilor pentru construirea unui far nou la Tuzla, în vecinătatea celui actual.”

După cum se știe, la finele veacului al XIX-lea, când echipa condusă de comandorul Alexandru Cătuneanu (1862-1916) a efectuat măsurători pentru ridicarea primei hărți românești de navigație a litoralului vestic al Mării Negre, s-a stabilit și locul unde a fost amplasat, la 1900, farul ce atenționează pe navigatori că-n zonă sunt stânci submerse periculoase.

Prima lentilă a acestui far, confecționată la Paris, se răsfăță și bucură cu superbe-le prisme din cristal vizitatorii Muzeului Marinei Române de aproape patru decenii. „Se dorește ca vechiul far să devină muzeu. Etapele de modernizare suferite de acest far în existența-i

seculară, au fost efectuate în anii: 1946, 1957, 1974, iar în urmă cu cinci ani, a fost piturat. Mergând către nord, aflăm farul de aterizare Constanța, construit în anul 1960. În cei 48 de ani ai săi, farul a fost reparat de trei ori, urmând să-i fie înlocuit sistemul de semnalizare. Cele trei faruri de intrare în portul Constanța (alb, roșu și verde) au fost ridicate în anul 1972 și nu au fost supuse niciunei lucrări de modernizare. La Midia, a fost construit în anul 1942, un far de aterizare, ce a fost reconstruit și modernizat în anul 1958, iar în 2004 a fost piturat. Farul de la Gura Portiței va fi mutat într-un nou amplasament, ocazie cu care se vor efectua și lucrări de modernizare. El a fost ridicat la vreme de război (1944) și datorită inundațiilor vechilor amplasamente, a fost mutat de două ori, în anii 1966 și 1977. De asemenea, în anul 1994, a fost schimbat sistemul de alimentare cu energie electrică, iar scheletul metalic a fost piturat în anul 2004. Farul de aterizare de la Sfântu Gheorghe, inaugurat în anul 1968, nu a suferit de-a lungul celor patru decenii nici o reparație substanțială. El l-a înlocuit pe cel vechi (1865-1968) și lentila sa cu prisme din cristal, se află, de

asemenea, expusă la Muzeul Marinei Române. Modernizarea farurilor se va face în următorii cinci ani. S-a început cu extremitățile: N-Sulina, S-Mangalia. Lucrările sunt complexe și de amploare, cuprinzând reparații și amenajări atât la exterior cât și în interior. Vor fi refăcute instalațiile de încălzire, sanitare și electrice. Liftul farului Sulina (singurul far românesc prevăzut cu ascensor) va fi reparat. Tuturor farurilor li se vor monta instalații de semnalizare și de comandă, aparținând ultimei generații. Desigur, caracteristicile de semnalizare se vor păstra. Programul de modernizare cuprinde și reabilitarea sistemului de semnalizare maritimă neluminos de la Chituc, Periboina, Zaton, Cășla Vădanei, Gârla Împutită și a bazei de viteze de la Capul Tuzla. Cheltuielile sunt suportate din bugetul de venituri proprii ale D.H.M. Pe măsură ce unele lucrări se vor încheia, iar altele vor demara, promitem să-i informăm pe cititorii revistei „Marina Română”, ne-a precizat comandorul dr. Romeo Boșneagu. De asemenea, ne propunem ca atunci când vom afla și alte fapte din viața farurilor, să le redăm în paginile aceleiași îndrăgite publicații.

Farul vechi de la Sulina, acum doar un atractiv punct muzeistic.



La puțin timp după această discuție, prin bunăvoința interlocutorului, am vizitat Farul Tuzla. De la intrare, curtea, gradina smălțuită cu flori multicolore, ne-au primit ca și „paznicii” farului, cu bucurie. Casa farului, un adevărat sanctuar, păstrat de mai bine de un veac de oameni care se vede că l-au iubit. Totul arată impecabil, atmosfera este aceea pe care am trăit-o cu intensitate, în muzee, mirosul de unsori date pe piese conservate, aici în funcțiune, l-am simțit și-n Muzeul Tehnic din Praga, dar și în sala mașini a navelor. Aș fi dorit să urc în turn, să vad lentila, priveliștea, dar vipia de afară a încins pereții. Aici va trebui să se intervină cu izolație, când va fi scos din funcțiune și muzeul va fi gata. Am plecat cu speranța că voi reveni să aflu povestea vieții lui spusă de către cei care, acum, sunt pensionari și care, cu siguranță, îl mai iubesc precum și cei de astăzi.

Suntem la mijlocul lui Gustar, în locația D.H.M., unde primim informații cu privire la stadiul lucrărilor de reparații. Acestea s-au efectuat în proporție de peste 50%, adică s-au finalizat tencuielile, zugrăvelile, în interiorul dar și în exteriorul farului Sulina. A îmbrăcat o haină, nouă, albă ce-l va face și mai mult vizibil. A fost înlocuită tocăria cu una din PVC, s-a intervenit la instalațiile de electricitate, sanitară și termică. S-a început lansarea cablului submarin către far iar în scurt timp, cel mai estic punct al României alimentat cu energie electrică din rețeaua națională va fi farul Sulina. La Mangalia, de asemenea, s-au realizat aceleași lucrări de tencuială și zugrăvit, în interior, s-a înlocuit tâmplăria cu PVC și, după obținerea legală a unei suprafețe considerabile de teren în jurul farului, s-a trecut la împrejmuirea ei. „Este mândria noastră, a celor care lucrăm în cadrul D.H.M., ne-a spus domnul comandor dr. Romeo Boșneagu, să ne prezentăm celor care vin de pe mare către țărmul românesc, ori numai trec prin fața lui, cu faruri îngrijite, moderne și un respect pentru cei care-l merită, lucrătorii – fariștii, cum s-a împământenit termenul aici, la noi. Plouă, ninge, bat vânturile, dar ei țin vie lumina, semnalizând acustic și vizual”. Omul sfintește locul! ■



SGV în Forțele Navale

Realitatea de la bordul navelor

Olivia BUCIOACĂ

Despre pregătirea la Centrul de Instrucție al Forțelor Navale a unei noi serii de soldați gradați voluntari, care au devenit operatori comunicații radio, observatori semnalizatori, artileriști navali, infanteriști marini, polițiști militari, radiotelegrafiști, operatori arme sub apă și scafandri, scriam în numărul trecut al revistei **Marina Română**. Ne-am propus să continuăm povestea soldaților gradați voluntari aflați într-o nouă etapă, cea a desăvârșirii lor la bordul navelor, pe funcțiile pe care au fost încadrați.

Se întâmpla la sfârșitul lunii iunie, mai exact pe 20 iunie, când SGV-ii s-au prezentat la bordul navelor, unde s-au constituit în subunitate izolată în vederea executării instrucției pentru a încadra posturile pentru care au fost pregătiți în Centrul de Instrucție Mangalia. Timp de o lună și jumătate au executat primul modul care a cuprins instrucție de vitalitate, instrucție marinărească, legi și regulamente, după care au urmat modulul de instrucție de specialitate pe tehnica de la bordul navei. La sfârșitul celor două module, SGV-ii au fost verificați și admiși la deservirea tehnicii, iar de la 20 august au fost repartizați la posturile de luptă pe care au fost încadrați. SGV Claudiu Gălbenuș, radio-telegrafist, fregata *Regele Ferdinand*: „A fost

o perioadă destul de grea la început, o perioadă de acomodare. Provin dintr-un mediu care nu avea nici o legătură cu mediul militar, dar m-am adaptat destul de bine și am încercat să fac față cerințelor și exigențelor. Colegii m-au ajutat de la început. Suntem o echipă, încercăm să ne completăm, să ne ajutăm unul pe celălalt și totul e bine. Nu am nici un regret pentru că am știut în ce intru și am știut că aici o să pornesc de la ultima treaptă, dar am încredere și sper din tot sufletul să reușesc în tot ceea ce mi-am propus.” SGV Doina Rusin, radiolocație, fregata *Regele Ferdinand*: „La început a fost mai greu, în primul rând pentru că eram femeie. Dar am depus același efort ca și colegii mei, am muncit cot la cot cu ei, nu s-a făcut nici o diferență și nu am fost deloc menajate pentru simplul fapt că suntem femei. Ne-am adaptat ușor și datorită colegilor care ne-au respectat tot timpul și ne-au ajutat ori de câte ori am avut nevoie. Numai cu ajutorul lor am reușim să trecem peste toate greutățile. Când avem o problemă e suficient să întrebăm și găsim imediat răspuns, nimeni nu ne întoarce spatele, avem tot timpul pe cineva care să ne explice, care să ne spună o vorbă bună și sper și în continuare să ne înțelegem la fel de bine. Pe navă este bine, pentru că ni s-au oferit condiții foarte bune, în primul rând cazarmă separată,

un aspect important pentru că la alte nave SGV-ii nu au condițiile pe care noi le avem aici.” SGV Gheorghe Rodi Bubuloacă, operator instalații război electronic, fregata *Regina Maria*: „A fost foarte ușor. M-am integrat repede în acest sistem. La început am întâmpinat dificultăți, dar colegii ne-au îndrumat și ne-au învățat multe lucruri despre navă și despre misiuni, ne-au ajutat și ne ajută în continuare și sper să ajungem și noi cel puțin la nivelul lor. Nu am nici un regret. Sunt mulțumit. Am întâlnit aici oameni bine pregătiți, cu experiența misiunilor naționale și internaționale. Există legături foarte puternice între membrii echipajului și un spirit de colegialitate foarte bine dezvoltat. Când ieșim în misiune pe mare suntem ca o familie, alături de care descopăr lucruri noi în fiecare zi.” SGV Raluca Duță, observator-semnalizator, corveta *Amiral Petre Bărbuneanu*: „Nu a fost greu. M-am integrat foarte ușor pentru că îmi place tot ceea ce fac. Sunt la început și mai am încă multe de învățat. Am ieșit pe mare și a fost frumos. Am fost impresionată, am avut emoții fiind prima dată, dar lucrurile au decurs bine. Relația cu colegii este foarte bună, mă înțeleg bine cu ei și îmi explică mereu ce am de făcut.” Locotenent-comandorul Mircea Siminică, șeful operațiilor la fregata *Regele Ferdinand*: „Consider că SGV-ii s-au adaptat destul

de ușor, ținând cont de condițiile de trai și de viață de la bordul navei și cred că buna lor pregătire i-a ajutat să facă față tuturor cerințelor. Până în acest moment nu am avut nici un semnal cu privire la mulțumiri și nemulțumiri. Singurul semnal pe care l-am avut din partea lor a fost și este dorința de a cunoaște și de a învăța cât mai bine modul de operare și procedurile specifice navei. Îi văd dornici și motivați într-o oarecare măsură să-și aducă aportul la ceea ce noi numim o bună activitate și ducerea unei bune operații.” Căpitanul Claudiu Popescu, ofițer de cart fregata *Regina Maria*: „Unii s-au adaptat mai greu, alții mai ușor, dar trebuie să avem răbdare cu ei, pentru că nu vin dintr-un mediu militar, mulți dintre ei cred că nu se așteptau la ce fac acum sau poate unii au fost puțin debusolați de ce au găsit aici. Dar deocamdată doar unul din 15 și-a dat demisia din motive personale.”

Pentru soldații gradați voluntari, fiecare zi e o nouă experiență, în care fiecare moment e trăit cu intensitate. După nici trei luni ca SGV, Doina Rusin s-a aflat în fața unei alte provocări, plecarea în prima misiune internațională, în Bulgaria: „A fost o experiență frumoasă în viața mea, de neuitat, pentru că foarte puțini au șansa să participe la misiuni internaționale și să viziteze locuri noi. Am fost pe stația de radiolocație și am avut astfel posibilitatea să învăț mult mai multe lucruri cu care intru în contact în fiecare zi la navă. Voi participa și la ACTIVE ENDEAVOUR. M-am gândit că 2 luni și jumătate înseamnă destul de mult, dar cred că o să fie o experiență frumoasă, ne-am ales meseria aceasta și tot ce

implică ea, inclusiv participarea la misiuni. Nu cred că o să fie foarte ușor, dar o să ne descurcăm.” Pe perioada exercițiului CERTEX, a primei misiuni pe care au avut-o în luna iulie, SGV-ii au fost în perioada de acomodare cu nava și condițiile acesteia și au executat o perioadă de pregătire de instrucție de specialitate la postul de luptă. Pentru ceilalți SGV, fiecare zi la bordul navelor și fiecare ieșire pe mare reprezintă o nouă experiență, o provocare și de ce nu, o aventură. Viața pe mare la bordul navelor rămâne încă o enigmă, pe care SGV-ii reușesc să o descopere și să deslușească adevăruri cu fiecare clipă care trece.

Cu siguranță un factor important, care constă în o motivație pentru SGV este și cel financiar, de care nu putem să nu amintim. SGV Claudiu Gălbenuș: „Pe plan financiar deocamdată sunt mulțumit. Sunt din comuna Chirnoveni și stau cu chirie în Constanța. E destul de ușor acum, am 19 ani și la vârsta aceasta nu am responsabilități prea mari. Dar, dacă îți place ceea ce faci și știi pentru ce vii în armată nu ai de ce să regreti și nu are de ce să-ți pară rău. Viața militară reprezintă ceva special, e o onoare să porți o haină militară și bineînțeles că mă mândresc.” SGV Gheorghe Rodi Bubuloacă: „Într-adevăr salariile nu sunt pe măsura așteptărilor, dar este totuși destul de bine. Stau cu chirie, dar armata ne dă o indemnizație cu care pot să acopăr o mare parte din aceasta.” SGV Cătălin Iețcu, bucătar: „Am fost repartizat pe NPR Zborul. Stau în gazdă, chiriile sunt foarte mari, mai ales în sezonul estival. Ceea ce primesc de la

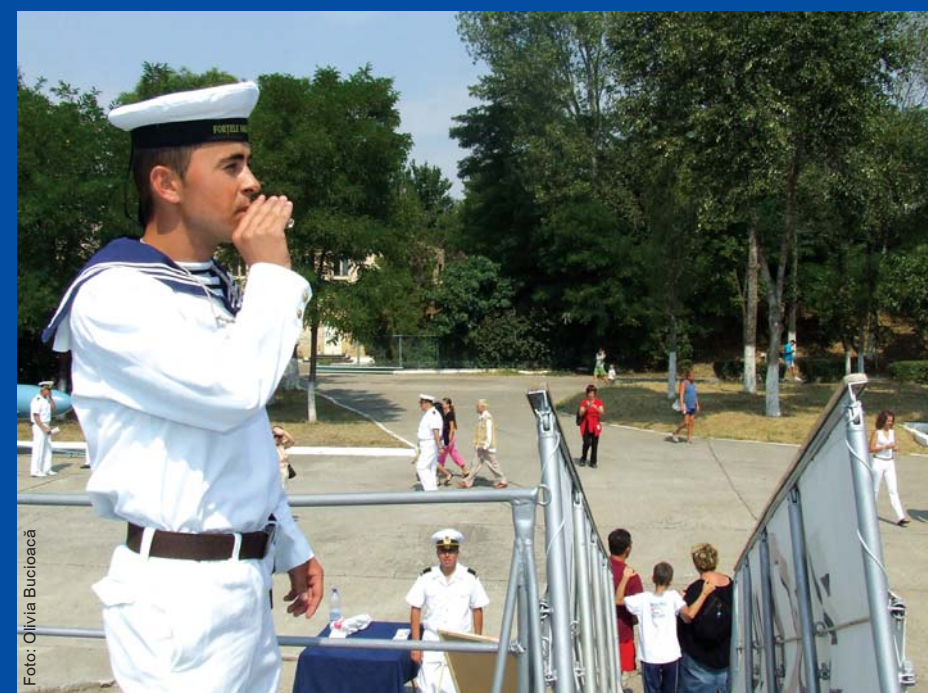
marină acoperă doar o parte a chiriei, restul cheltuielilor le suport eu. Este a treia lună, și nu cred că o să mai rămân pentru mult timp, poate mai stau un an, dar dacă lucrurile nu se îndreaptă, nu mai pot rămâne, pentru că aici, cu ceea ce primesc pot doar să supraviețuiesc.” SGV Raluca Duță: „Partea financiară nu reprezintă un aspect important, deocamdată. Am ales Forțele Navale pentru că mi-a plăcut, a fost un vis și am luptat mult ca să mi-l îndeplinesc. Mi-au plăcut dintotdeauna uniforma, ordinea și disciplina. Forțele Navale îmi oferă un serviciu sigur și o carieră de viitor. Sunt mulțumită de alegerea făcută.”

Chiar dacă la început cei care urmează o astfel de carieră nu vor avea o soldă foarte mare, există perspective de avansare, după un an de experiență, pe filieră directă sau indirectă. Absolvenți de liceu sau proaspeți studenți, SGV din Forțele Navale își doresc continuitate în Forțele Navale, își doresc să avanseze, pentru a deveni subofițeri, maiștri sau poate chiar ofițeri.

Deși au trecut doar câteva luni de când SGV-ii au ajuns la bordul navelor, am fost interesați să aflăm părerea ofițerilor cu privire la activitatea desfășurată de cei mai tineri membri ai echipajului. Locotenent-comandorul Mircea Siminică: „Până în acest moment eu personal sunt mulțumit de activitatea lor. Cu toate că startul a fost un pic mai stângaci, mai anevoios, sunt conștient de faptul că Centrul de Instruire nu a avut probabil baza materială ca să-i instruiască în totalitate pe domeniul și specificul fregatelor tip 22. Dar, pe ansamblu, sunt mulțumit de activitatea depusă până în prezent.” Căpitanul Claudiu Popescu: „De ei sunt mulțumit. Își dau silința, își doresc să continue, nu poți cere nimănui peste puterile lui, doar că trebuie să ai răbdare, multă răbdare. Sunt foarte multe funcții neîncadrate...pentru că există tendința ca SGV să se formeze la nave și după câțiva ani, când deja sunt formați și tu, ca sistem, ar trebui să-i folosești și să funcționezi foarte bine, pleacă din motive personale, de cele mai multe ori de ordin financiar. Aici sistemul pierde. Eu pierd oameni bine pregătiți și dacă îmi vine altul în loc, trebuie să îl iau de la zero și nu știu cât timp o să-l am.”

Părerile sunt împărțite...unii sunt mulțumiți, alții mai puțin mulțumiți, pentru toți însă, contactul cu marea și defășurarea activităților la bordul navelor reprezintă experiențe noi, trăiri de o intensitate deosebită, prieteni și colegi... un univers real descoperit puțin câte puțin în fiecare zi. ■

SGV Cătălin Iețcu, prezentând onorul cu ocazia Zilei Porților Deschise în Portul Militar Mangalia.



„Forțele Navale au o structură echilibrată a personalului atât pe categorii cât și pe grade militare”

Interviu cu domnul contraamiral dr. Victor Barbu,
Director adjunct al Statului Major General

Căpitan ing. **Mihai EGOROV**

- **Domnule contraamiral, din luna iunie a acestui an sunteți directorul adjunct al SMG. Care sunt domeniile pe care le coordonați din această funcție?**

- În această funcție răspund de patru domenii distincte dar și complementare în același timp. Este vorba în primul rând de managementul resurselor umane, al doilea domeniu este logistica, al treilea domeniu, comunicații și informatică iar al patrulea domeniu îl reprezintă organizarea Armatei și strategia de înzestrare a acesteia cu armament și tehnică de luptă. Spun că sunt complementare, pentru că în ansamblu reprezintă ceea ce noi numim la nivelul SMG, nivelul administrativ al conducerii Statului Major General.

- **În ce stadiu se află procesul de restructurare al armatei?**

- Vorbind de domeniul resurselor umane, procesul de restructurare a acestuia în domeniul militar se află într-un stadiu destul de avansat. Dacă în urmă cu câțiva ani aveam efectivele peste cifra de 90000 stabilită prin Strategia de Transformare a Armatei, în momentul de față suntem în situația ca în linii generale, personalul să se afle în limitele stabilite. Ne aflăm în faza în care trebuie făcute anumite corecții din punct de vedere structural al categoriilor de personal, iar în cadrul unor categorii de personal al reasezării structurii pe grade, în mod deosebit în cazul ofițerilor. Aș putea spune că suntem în faza finală și noi estimăm ca până la sfârșitul anului vom realiza obiectivele pe care ni le-am propus în domeniul resurselor umane. Vom mai avea de soluționat în anul 2009 probleme legate de angajarea soldaților și gradaților voluntari precum și de completarea deficitului de subofițeri și maiștri militari pe care-l are în acest moment Armata României.

- **Sunteți mulțumit de modul în care se prezintă piramida Forțelor Navale?**

- Dacă ne referim la Forțele Navale, da. Forțele Navale au o structură echilibrată a personalului atât pe categorii cât și pe grade militare, au un procent de încadrare a structurilor militare foarte bun și de asemenea au personal bine pregătit care poate să preia orice funcție din Forțele Navale. Nu același lucru pot spune și despre celelalte categorii de forțe. Din păcate mai avem deficit de subofițeri și de SGV, mai ales în cazul Forțelor Terestre și mai avem corecții de făcut din punct de vedere al structurii pe grade militare în cazul ofițerilor.

- **Sunt „marinarii” prezenți într-un număr mai mare în cadrul Statului Major General, decât în urmă cu câțiva ani?**

- Dacă luăm în considerare că Forțele Navale reprezintă cam 9% din structura armatei, ar fi trebuit ca acest procent să se regăsească și în SMG. Din păcate, aici avem doar în jur de 5%, în timp ce prin comparație Forțele Aeriene sunt aproape 20%,



Foto: Ștefan Ciocan

chiar dacă în structura armatei procentul lor se apropie de 12%. Marinarii nu vor să vină în București; fie vin din SMFN, dar mai greu și tentați de o funcție mai mare aici, dar dacă este să-l aduci din Constanța sau Brăila, nu vor veni atâta timp cât vor avea o funcție acolo. Noi trebuie să creem o pârghie în carieră – dacă n-ai fost o perioadă pe o anumită funcție, nu poți promova apoi pe o altă funcție. Această regulă ar trebui regăsită în „Ghidul carierei militare” și în regulile de evoluție în carieră.

- **Este viabil sistemul filierei indirecte pentru încadrarea cu personal?**

- Aș vrea să nu răspund cu da sau nu ci să prezint avantajele acestui proces. Principalul avantaj îl constituie faptul că putem să încadrăm posturile care rămân vacante ca urmare a demisiilor cadrelor tinere. Un alt avantaj este faptul că cheltuim mai puțin decât în cazul filierei directe, iar în cazul în care am avea pierderi din cauza demisiilor nu am pierde la fel de

mult din punct de vedere financiar. Poate că un dezavantaj ar fi faptul că nu am reușit să asigurăm pregătirea la fel ca și în cazul formării pe filieră directă și poate este explicabil acest fapt, pentru că durata pregătirii este foarte mică în comparație cu filiera directă. Noi credem însă că și în continuare, mai ales în cazul subofițerilor, filiera indirectă trebuie să constituie principala sursă de formare a acestora; ceea ce trebuie să facem noi este să îmbunătățim sistemul de formare și mai ales de pregătire a lor în instituțiile care asigură pregătirea acestora. Trebuie să utilizăm însă și acest sistem pentru ofițeri, pentru că experiența din armatele occidentale, membre ale NATO, a demonstrat că este singura soluție pentru a asigura completarea deficitului de personal care poate exista la un moment dat la baza ierarhiei militare, respectiv a comandanților de subunități și de asemenea este singura soluție pentru a preveni plecarea din sistem, care este normală după gradul de căpitan. Această filieră indirectă ar trebui să fie reglementată de un cadru normativ care să ducă la o carieră limitată pentru cei care intră astfel în sistem. Deocamdată la noi acest aspect nu este reglementat.

- **Ce se întâmplă cu acest cadru normativ?**

- Acest cadru normativ a fost inclus în proiectul de lege al Statului cadrelor militare, proiect care datorită unor implicații financiare a fost returnat de către Ministerul Economiei și Finanțelor, Ministerului Apărării pentru a asigura resursele financiare din interiorul Ministerului Apărării, pentru plata unor sporuri care au fost propuse pentru cadrele militare. Noi nu renunțăm la „lupta” pentru crearea acestui cadru și sperăm ca dacă nu până la sfârșitul acestui an, anul viitor să obținem aprobarea acestui nou Statut al cadrelor militare.

- **Cât timp se vor mai aplica prevederile celebrei deja Ordonanțe de Urgență a Guvernului 7/1998?**



Foto: Ștefan Ciocan

Aspect de la ceremonialul de sosire al Detașamentului ROFND XVI.

- Ordonanța 7 nu are o limitare explicită în timp ci ea este limitată de finalizarea procesului de restructurare a armatei. Dacă plecăm de la obiectivele stabilite prin Strategia de Transformare a Armatei, precum și ale Planului cadru de restructurare a unităților și marilor unități din anul 2008, am putea înțelege că la sfârșitul acestui an, se încheie procesul de restructurare, de reorganizare a unităților armatei. Odată încheiat acest proces, nu mai există condiții pentru aplicarea Ordonanței 7. Legat de acest aspect, aș vrea să mai fac o precizare: la această dată, dat fiind deficitul de subofițeri, deficitul de ofițeri tineri, nu mai este de actualitate trecerea în rezervă a acestor categorii de personal la cerere, în condițiile articolului 27, în situația în care unitățile nu sunt supuse restructurării. Este o realitate pe care trebuie neapărat să o punem în practică, deși mulți nu o înțeleg.

- **Este activitatea comisiilor de selecție transparentă și eficientă?**

- Dacă vorbim de transparență, pot spune că da, este o activitate transparentă. Din păcate nu este suficientă transparența. Cred că avem unele deficiențe în responsabilitatea celor care întocmesc fișele posturilor care urmează a fi încadrate în comisiile de selecție și spun responsabilitate, pentru că acestea trebuie întocmite nu pentru a permite alegerea anumitor persoane, ci pentru a permite încadrarea unui om care să poată să îndeplinească cerințele postului respectiv. A doua problemă se referă la membrii comisiilor de selecție, care nu întotdeauna – și spun asta prin prisma experienței pe care o am ca președinte al unei astfel de comisii, dar și ca om care am citit multe din documentele comisiilor de comisii, pentru a prezenta decidenților modul de soluționare a hotărârilor acestor comisii – acordă o atenție deosebită punerii față în față a CV-ului persoanei cu cerințele din fișa postului. Și uneori există o toleranță mai mare sau mai mică, față de acceptarea unei persoane față de cerințele postului. Ori, din acest punct de vedere, trebuie să înțelegem că trebuie să existe rigurozitate și corectitudine. Cred că acestea ar fi elementele care ar trebui aduse în plus la comisiile de selecție.

- **Domnule contraamiral, din ce în ce mai mulți ofițeri și subofițeri ocupă diferite funcții în comandamente NATO. Ce**

se întâmplă cu ei după ce se întorc în țară? Este valorificată experiența acestor oameni?

- Întrebarea este interesantă și de mare actualitate. Suntem preocupați de modul de utilizare a acestor oameni, în sensul de a valorifica experiența pe deplin, pe care ei o acumulează, în structuri de nivel superior în ierarhia militară. Spun asta și m-a preocupat această problemă dat fiind faptul că atunci când am fost încadrat la Direcția Personal și Mobilizare, am constatat cu insatisfacție că oameni care își încheiau activitatea după 2-3 ani în structuri NATO sau în comandamente multinaționale, erau puși în situația de a fi puși la dispoziție. Adică nu se găsea un post la nivelul competenței lui profesionale, sau dacă se găsea, acesta nu era acceptat. A fost una din prioritățile pe care le-am avut în activitatea mea de șef al Direcției Personal și Mobilizare și spre satisfacția mea am reușit ca anul trecut și în acest an, pentru cei care s-au înapoiat de la post, să găsim pentru toți funcții, în primul rând în Statul Major General, în al doilea rând în statele majore ale categoriilor de forțe și doar în mică măsură, în raport de gradul deținut, în structuri ierarhic inferioare. E nevoie de experiența acestor ofițeri și subofițeri în structurile noastre pentru că ei aduc ceva în plus față de ceea ce noi știm să facem aici, am făcut până acum aici. Din păcate motivația financiară a posturilor pe care le oferim lor nu este suficientă pentru a-i menține în aceste funcții. Mai avem multe de făcut din acest punct de vedere. De asemenea, foarte important este să creem – și am încercat prin noul Statut al cadrelor militare – pârgii motivaționale pentru ca oamenii să meargă la aceste posturi, să acordăm un bonus celor care au trecut prin aceste posturi, pentru că altfel ne vom afla în situația în care – și am avut deja această situație – de a nu avea candidați pentru unele posturi din aceste comandamente.

- **Au fost cazuri în care oamenii întorși de la posturi și-au dat demisia?**

- Nu, n-am avut astfel de situații. Am avut în schimb situații ca la scurt timp după ce s-au întors de la posturi – sub un an – au cerut trecerea în rezervă în condițiile ordonanței. Au fost două motivații, din care una o pot înțelege. Prima motivație a fost aceea că, între timp, ei au căutat un post de civil în structuri

NATO sau la EDA (European Defence Agency), au dat concurs fără să ne anunțe și în momentul în care au primit confirmarea că au primit postul respectiv au cerut trecerea în rezervă în condițiile Ordonanței. A doua motivație o reprezintă faptul că salariul nu a fost suficient de atractiv pentru acel individ ca să rămână în sistem. El are suficientă experiență după un asemenea stagiu, vorbește foarte bine limba engleză și își găsește pe piața civilă din România un post mult mai atractiv din acest punct de vedere. Spuneam că pe aceștia nu-i înțeleg, sau cu ei nu sunt de acord și poate din acest punct de vedere ar trebui să acționăm pe două căi: cea amintită anterior, să-i motivăm pentru evoluția într-o carieră superioară și în al doilea rând, cred că ar trebui să introducem un fel de obligativitate de a rămâne un timp după un asemenea stagiul la post, ca să transmită din experiența acumulată.

- Ați fost unul din susținătorii introducerii statutului soldaților voluntari. După mai bine de un an de aplicare a acestuia, este acest statut unul bun sau necesită anumite ajustări?

- Sigur este o diferență între ceea ce am gândit atunci și ceea ce se întâmplă acum; nu foarte mare dar este o anumită diferență. Acest statut răspunde nevoilor actuale ale Armatei României, dar din păcate are și anumite deficiențe. Una din ele o constituie faptul că numărul gradelor pe care le poate obține un soldat-gradat voluntar este mult prea mic. Nu putem vorbi despre o carieră de soldat și gradat voluntar, nu putem vorbi nici de o carieră motivantă pentru a deveni subofițer, atâta timp cât poate opta pentru a deveni subofițer, orice soldat și gradat voluntar indiferent de gradul deținut, după numai un an de stagiul în postura de SGV. Poate nici trecerea lor în rezervă, la limita vârstei de 40 de ani, cum este stabilită prin lege, nu este suficient de bine reglementată. Crearea unor pârghii motivaționale, un sistem compensatoriu pentru disponibilitatea lor de a servi un timp limitat în armată trebuie să existe, pentru că altfel există riscul să nu avem candidați pentru această categorie profesională. Noi avem în atenție perfecționare a cadrului normativ referitor la soldații și gradații voluntari și avem un grup de lucru constituit la nivelul Ministerului Apărării, la care participă și SMG care-și propune să îmbunătățească statutul acestor militari din perspectiva motivării lor pentru această profesie și a descrierii unei cariere motivante pentru cei care rămân cel puțin 10 ani și mai mult de 10 ani în instituția militară.

- Anul trecut foarte mulți soldați și gradați voluntari au părăsit Ministerul Apărării. Se pot găsi mecanisme pentru ca aceștia să nu mai plece din sistem?

- Într-adevăr ne confruntăm cu un număr destul de mare al soldaților și gradaților voluntari care au plecat anul trecut și în acest an din instituția militară și acest aspect are cel puțin două cauze. În primul rând, concurența neloială din partea celorlate instituții din Sistemul Național de Apărare care îi iau gata pregătiți de noi, îi iau formați și disciplinați și le acordă statutul de subofițer fără niciun fel de parcurgere a unui proces de pregătire. Sigur că orice tânăr care se vede dintr-o dată subofițer după un statut de SGV, acceptă ușor această ofertă, dar din păcate noi nu putem să avem o armată formată doar din subofițeri, pentru că dacă am putea am face noi această trecere din soldați în subofițeri. A doua cauză o constituie realitatea cu care ei se confruntă care

este puțin diferită față de ceea ce li s-a spus în campania de promovare a profesiei militare. Li s-a promis că vor avea salarii bune, că vor avea case, că vor avea compensații de chirie, masă gratuită, iar când se duc în unități și sunt la 300-500 km față de casă, constată că banii alocați drept compensație pentru chirie sunt prea puțini în raport cu contravaloarea unei locuințe în zona respectivă, că nu-și pot vedea destul de ușor familiile și că salariul nu este suficient de atractiv în raport cu cheltuielile cu care el de confruntă în viața de zi cu zi.

- Nu au o vină și cei de la Birourile Informare Recrutare (BIR), în momentul în care informează acești tineri?

- N-aș putea să-i spun o vină, dar este un viciu de procedură.

Nu o dată am prezentat acest aspect la întâlnirile și briefingurile de pregătire cu cei care lucrează în sistemul de recutare și le-am atras atenția foarte serios că în contactul direct cu tinerii nu este suficient să prezentăm aspectele pozitive ale profesiei militare ci în egală măsură trebuie să prezentăm și greutățile, disponibilitatea totală a tânărului față de profesia militară, pentru că asta este o chestiune care nu este caracteristică fiecărui individ și de asemenea realitatea de la salarii, la întâlnirea cu membrii de familie. Este foarte important ca ei să aibă o imagine corectă despre profesia militară. Sigur că uneori entuziasmul tinerilor este amplificat și de dorința celor de la BIR de a atrage cât mai mulți candidați și ca urmare nu prezintă toate aceste aspecte.

- Pe o piață a muncii destul de dinamică, ce credeți că ar trebui făcut pentru a motiva oamenii să aleagă cariera militară – ca ofițeri, maiștri militari și subofițeri sau SGV – și cum pot fi motivați oamenii să nu părăsească sistemul?

- În primul rând trebuie să înțelegem că această profesie trebuie plătită astfel încât omul să nu aibă permanent, în atenție grijile vieții de zi cu zi.

Pentru aceasta trebuie reconstruit sistemul de salarizare, trebuie făcut ca prin pârghiile financiare, de la salariu la alte sisteme de recompense să dezvoltăm motivația și pentru a intra dar și pentru a rămâne în cariera militară. Spun și pentru a rămâne pentru că în ultimul timp avem un număr foarte mare de demisii din rândul ofițerilor și subofițerilor tineri. În al doilea rând, trebuie să plecăm de la premisa că instituția militară este iubită și de cei pentru care simbolurile externe, de la ținută până la grade, decorații și medalii constituie o pârghie motivațională foarte importantă. Și aici trebuie să construim mai mult. Dacă ne uităm la militarii din alte armate, baretele pe care le dețin semnifică faptul că au avut rezultate de excepție în toată cariera militară sau au participat la foarte multe misiuni. Ori, dacă ne uităm la noi după 25 de ani de serviciu militar avem trei barete. De asemenea, va trebui să umblăm permanent la aceste simboluri externe și nu în ultimul rând să-i motivăm pe cei care profesional obțin rezultate foarte bune ca să ajungă în ierarhia militară. Pentru că este încă unul din lucrurile foarte importante pe care mi le amintesc încă de când eram elev în liceul militar, am sperat, am visat să ajungem pe treapta superioară a ierarhiei militare.

- Care sunt prioritățile SMG în domeniul logistic în 2008, cu referire asupra celor care vizează Forțele Navale?

- Luat pe ansamblu, în domeniul logisticii avem foarte multe priorități: de la asigurarea cu muniție, de la asigurarea cu tehnică nouă și până la gestionarea patrimoniului armatei, chiar și a acelei părți a tehnicii și muniției care nu ne mai este necesară,



Sărbătorirea a 50 de ani de la înființarea Batalionului Stat Major și Deservire al Forțelor Navale.

dar care trebuie administrată, întreținută, păzită, astfel încât să nu avem incidente așa cum s-a întâmplat în state aflate în situații similare cu noi. Una prioritățile mele în momentul de față este prevenirea unor incendii, a unor incidente la depozitele de armament și muniție. Vorbind despre logistica Forțelor Navale, prioritatea o constituie înnoirea navelor, nu doar aducerea unor nave noi ci aducerea unor nave cu capabilități noi, cerute de NATO, vânătoare de mine și fregate. În același timp pentru navele achiziționate, fregatele Tip 22, este foarte important să se realizeze modernizarea în faza a doua și asigurarea suportului logistic pentru ele. Pentru că, în ciuda efortului de care dau dovadă toți cei care au în responsabilitate logistica acestor nave, mai devreme sau mai târziu există riscul să apară defecțiuni care să nu mai poată fi reparate pe plan local. Nu în ultimul rând este important în domeniul logisticii să achiziționăm și să avem muniția necesară utilizării acestor tipuri de nave. Sunt doar câteva din prioritățile pe care le avem în domeniul logisticii. Sigur, când vorbim de logistică trebuie să ne gândim și la echipamentul militar și la infrastructură, la modul în care utilizăm cazarmile pe care le avem în momentul de față, modul în care modernizăm aceste cazărmi, să îmbunătățim condițiile de muncă și viață ale personalului din aceste unități.

- În ce măsură vă ajută alocațiile bugetare din acest an pentru realizarea acestor obiective?

- Aș fi preferat să nu vorbesc despre acest subiect, dar trebuie să spunem cu sinceritate că fondurile sunt insuficiente. Dacă la începutul anului, ele erau insuficiente dar puteau să asigure în bună parte ceea ce ne-am propus în 2008, rectificarea negativă din prima parte a anului a diminuat drastic fondurile ceea ce a făcut ca să nu realizăm programele de achiziții propuse pentru acest an, să avem dificultăți în asigurarea unor facilități logistice în unități, să avem dificultăți în modernizarea cazarmilor, în achiziția unor echipamente prevăzute. Aș vrea să vă aduc în atenție un element care a fost discutat într-o ședință a Colegiului Ministerului Apărării. Dacă ne referim la parcul de autovehicule al ministerului, el este foarte vechi și cheltuim foarte mult cu întreținerea acestor mașini în condițiile în care am putea să achiziționăm altele noi. De altfel, în această ședință șeful Statului Major General, amiralul dr. Gheorghe Marin, a făcut propunerea să obținem poate prin Guvern, aprobarea pentru un program multianual și poate pentru un program Rabla, pentru că avem suficiente autoturisme și autocamioane pe care să le

valorificăm în sitemul Rabla din societatea civilă astfel încât să putem achiziționa noi cu contracte în sistem de leasing, în sistem de mentenanță, așa cum este în societatea civilă, lucru care ar fi benefic pentru noi.

- Ce împiedică în acest moment ministerul și SMG să achiziționeze mașini noi decât să le repare pe cele vechi?

- Legislația și lipsa banilor. Pe de o parte nu putem achiziționa autoturisme – la fel cum a fost emisă și anul trecut o ordonanță de urgență care ne-a interzis achiziția de autoturisme – dar am putea să achiziționăm mașini de teren. Din păcate, datorită restricțiilor bugetare nu avem bani pentru acest aspect, pentru că a trebuit să dirijăm acele fonduri pentru instrucție și alte priorități, tăind și în acest an din autoturisme.

- Ați participat în acest an la manifestările organizate cu ocazia Zilei Marinei Române. Ce amintiri vă leagă de aceste manifestări organizate de-a lungul anilor?

- Îmi amintesc de festivitățile de Ziua Marinei organizate la Mangalia, pe vremea când eram student al Institutului de Marină „Mircea cel Bătrân”; la o asemenea zi am condus chiar o iolă la o regată a velierelor. Mi-au rămas în amintire navele alegorice care deschideau festivitățile; sigur erau de o ampoare mult mai mică decât cele de astăzi, dar parcă totul s-a petrecut cu puțin timp în urmă și nu cu 35-40 de ani în urmă. De fiecare dată Ziua Marinei mă fascinează prin prezența navei școală *Mircea*, chiar dacă în acest an a lipsit; îmi amintesc de Zilele Marinei, când fiind în stagiul la *NS Mircea*, asiguram deschiderea veleii de la zburător. Sunt de asemenea momentele de emoție când am pregătit Zilele Marinei, în perioada 2004-2006, când am fost șeful Resurselor din SMFN și emoția era cu atât mai mare cu cât aveam responsabilitatea activităților aflate în desfășurare și așteptam să se termine activitățile fără incidente. În acest an, aș fi vrut ca activitățile de Ziua Marinei să dureze cât mai mult.

- Ce mesaj ați dori să transmiteți celor care îmbracă uniforma de marină?

- Aș dori să le urez „Bun cart înainte!”, să-i felicit pentru pregătirea pe care au demonstrat-o cu ocazia Zilei Marinei Române, să transmit tuturor marinarilor un gând bun, să ducă mai departe ceea ce au în acest moment, să nu uite că ceea ce au acum a fost obținut cu multă muncă de multe generații de marinari și ei au datoria să lupte pentru dezvoltarea marinei pe mai departe.

Pionierat pentru fregatele Regele Ferdinand și Regina Maria

Operarea elicopterelor ambarcate

Comandor **Alexandru MÎRȘU**
Flotila 56 Fregate

Elicopterul ambarcat, IAR 330 Puma naval, constituie un sistem de senzori și arme al navei care are rolul să mărească capacitatea operațională/de luptă a acesteia acționând, de pe navă și în folosul acesteia, pentru executarea, în principiu, a unei game largi de misiuni: cercetarea spațiului maritim, funcție de raionul de manevră al navei; căutarea și salvarea personalului navelor/aeronevelor aflat în pericol pe mare; transportul și debarcarea echipelor de inspecție la bordul navelor supuse embargoului; căutarea, descoperirea și lovirea submarinelor cu torpile sau bombe antisubmarin; informarea și transmiterea datelor despre pericolul submarin.

Reguli de operare la bordul navei

Pregătirea pentru imbarcarea elicopterului este o activitate complexă, planificată și desfășurată de nava care urmează să primească elicopter la bord și unitatea de elicoptere, în vederea asigurării condițiilor optime pentru desfășurarea activității de zbor în securitate și cu eficiență maximă.

Pregătirea navei pentru imbarcarea elicopterului constă în parcurgerea unui program de instruire specific, de către personalul din echipajul navei cu atribuții în executarea activităților aeronautice sau altor activități care pot influența desfășurarea zborului, verificarea și remedierea defecțiunilor constatate la instalațiile de la hangar și puntea de zbor, aprovizionarea cu combustibil de aviație.

Pe timpul desfășurării activităților de pregătire a elicopterului pentru zbor, pe

timpul executării zborului în apropierea navei, apunării și pe timpul desfășurării operațiunilor după-zbor, personalul de aviație imbarcat și personalul din echipajul navei cu atribuții pe linia coordonării și asigurării zborului se află la posturile de luptă.

Pe timpul cât se află la bord, în marș sau staționare la ancoră, se interzice staționarea elicopterului pe puntea de zbor cu motoarele oprite, cu excepția timpului necesar pregătirii pentru zbor sau executării operațiunilor de după zbor. În mod excepțional, elicopterul poate staționa pe puntea de zbor pentru executarea unor operațiuni de mentenanță, dacă condițiile meteorologice și starea mării o permit. În permanență, pe timpul staționării pe puntea de zbor cât și în hangar, elicopterul trebuie fixat și amarat.

Pe timpul marșului sau staționării navei, ofițerul de cart este obligat să manevreze nava pentru asigurarea condițiilor optime

operării elicopterului având în vedere cererile pilotului elicopterului, cu privire la poziționarea navei, astfel încât să fie asigurate condițiile necesare executării decolării și apunării în siguranță. Totodată, este interzisă executarea schimbărilor de drum a navei atunci când elicopterul se află în procedură de apropiere finală, de apunare, pe puntea de zbor neamarat sau cu motoarele pornite, precum și pe timpul manevrei de scoatere sau introducere din sau în hangar.

Operarea elicopterului ambarcat

Din perspectiva operării elicopterului, fregatele T-22 asigură avantajele combinate ale unei platforme de aterizare, utilitățile necesare planificării, comenzi și controlului operațiunilor aeriene, cât și serviciile necesare personalului și tehnicii. Mediul de lucru de la bordul navelor

impune o bună coordonare a activităților. Oricând, chiar și în timp de pace, pot apare momente, legate de ducerea luptei sau de altă natură, care pot afecta oricare membru al echipajului inclusiv personalul aeronautic ambarcat. La acestea se adaugă potențialul pericol care apare pe timpul operării elicopterului, în zona punții heliport. De aceea este absolut necesar ca fiecare persoană ambarcată să-și cunoască responsabilitățile pe timpul acestor activități.

Din perspectiva elicopterului, există o serie de evenimente care au loc la zborul de apropiere pentru apunare. Simultan cu apropierea elicopterului, nava execută manevrele de primire a acestuia. Dacă nu există restricții (alte nave în zonă, spații de zbor interzise, spații aeriene naționale, operații militare în zonă), nava va avea controlul spațiului aerian. În funcție de regulile impuse pentru emisii radio, echipajul elicopterului contactează nava înaintea intrării în zona de manevră. La contactarea navei se face identificarea și se transmit informații despre: poziția elicopterului, personalul de la bord, cantitatea de combustibil existentă.

Din perspectiva navei, după ce elicopterul a intrat în legătură cu nava, se încep pregătirile pentru primirea elicopterului. Elicopterul comunică permanent cu controlorul de zbor, iar acesta, din Centrul de Conducere a Luptei, cu Ofițerul de Cart și Ofițerul de pe puntea heliport.

În condiții de vizibilitate meteorologică, echipajul elicopterului raportează contactul vizual cu nava și se îndreaptă către navă pentru apunare. După contactul vizual, controlul pentru apunarea elicopterului este transferat din Centrul de Conducere a Luptei către Controlorul de zbor. Acesta transmite elicopterului drumul pe care îl ia nava pentru recuperarea elicopterului, viteza și direcția vântului deasupra punții heliport, ruliul și tangajul navei și permisiunea de apunare. După primirea mesajului, elicopterul completează lista cu algoritmul final de apropiere și începe procedura pentru apunare astfel încât să fie pe direcție și să mențină contactul vizual între pilot și Controlorul de zbor.

Apunarea elicopterului

Diferența majoră între aterizare și apunare apare în momentul în care elicopterul execută faza finală de apropiere și atinge puntea navei. Pe măsură ce elicopterul se apropie de puntea heliport, trebuie evitată influența siajului navei ca reper pentru pilot. Un alt factor perturbator care trebuie luat în considerare este efectul turbioanelor produse de suprastructura navei. După

trecerea de această zonă corecțiile sânt anulate imediat iar elicopterul se află deasupra zonei de apunare și poate apuna.

În momentul în care elicopterul se află deasupra zonei de apunare este foarte important să se evite deriva și tendința de bruscare a aparatului. Când s-a stabilizat deasupra punții heliport și este gata de apunare, pilotul trebuie să sincronizeze mișcarea navei cu momentul atingerii punții, alege momentul în care nava are mișcare minimă, pe vârful de val sau minim de val; vârful de val fiind de preferat. Este foarte important ca elicopterul să nu atingă puntea heliport atunci când nava urcă pe val deoarece va avea loc un contact dur care poate avaria elicopterul.

Decolarea elicopterului

Decolarea elicopterului de la bordul navei se execută în ordinea inversă activităților de apunare. După pornirea motoarelor elicopterul cere permisiunea Controlorului de zbor de cuplare a rotorului aparatului. Controlorul de zbor și Ofițerul de pe puntea heliport se asigură că direcția și viteza vântului permit cuplarea rotorului și permit cuplarea când aceste condiții sânt îndeplinite. Permisuniunea de decolare este dată de Comandantul navei, prin Ofițerul de pe puntea heliport și Controlorul de zbor. Controlorul de zbor transmite elicopterului drumul navei pentru recuperarea elicopterului, viteza și direcția vântului, ruliul și tangajul, setarea altimetrelui și permisiunea de decolare.

După ce decolarea a avut loc, pilotul raportează Ofițerului de pe puntea heliport „Totul normal”, iar acesta transmite raportul la Centrul de Conducere a Luptei.

În loc de concluzii

Operațiunile pe puntea de zbor implică manevra navei, un sistem de iluminare corespunzător, comenzi și semnale pe întreaga durată a operațiunilor, inclusiv pe timp de noapte. Operațiunile de zbor cuprind starea de pregătire a elicopterului, proceduri de control a traficului aerian, condiții de decolare, utilizarea condițiilor meteorologice, schițe de apunare și dirijare vizuală la apunare.

Comandantul navei are permanent responsabilitatea elicopterului ambarcat, evaluează potențialele riscuri pe care le implică operarea acestuia și ia măsurile de siguranță necesare. Fiecare situație de urgență este unică și necesită o cunoaștere temeinică a procedurilor pentru a reacționa sigur și rapid. Măsură principală este ca nava să fie cât mai aproape de elicopter, pregătită pentru recuperare imediată și asigurarea protecției personalului. ■



Foto: Ștefan Ciocan

Descent in rappel of the combat divers squad, onboard IAR 330 helicopter puma Naval, within the training drills performed in Constanta, on the Romanian Navy Day.

A ship is designed to provide the warfighting requirements to operate in the three dimensional maritime environment. In helicopter support, the ship provides the combined benefits of a landing zone, maintenance and work areas, fuel farm, air operations planning facilities, and command and control. The ship also provides for sustainment, living, dining, and recreation provisions, as well as other daily necessities. Above all else, the shipboard environment demands the ultimate in teamwork. There are many specific procedures for aircraft operations aboard aviation and aviation-capable ships that must be followed precisely to ensure safe operations. At any time there can be an event, combat-related or otherwise (e.g., heavy weather), that may affect every member of the crew (including helicopter detachments). In all cases, the ship's CO retains authority over embarked units in all areas involving safety of the ship or its crew.



www.navy.ro
MARINAROMÂNĂ
REVISTA FORTELOR NAVALEROMÂNE
1944-2004

Puitorul de mine
Viceamiral Constantin Bălescu (274)

Paradigme ale consilierii psihologice în domeniul militar**Psihoterapia de scurtă durată****Violeta BLACIOTI**Psiholog principal,
Centrul de Medicină Navală

Lucrând de 12 ani în domeniul psihologiei militare, pot spune că am cunoscut toate etapele dezvoltării acesteia de după 1990. Dacă la început psihologia era privită cu o oarecare reticență, încetul cu încetul, ea și-a găsit locul în sistemul militar. Astăzi au crescut solicitările de natura psihoterapeutică și observ o mult mai largă deschidere în ceea ce privește solicitarea unei intervenții psihologice de către militari.

În același timp, au apărut schimbări importante în domeniul psihoterapiei. Dacă în trecut se întindea pe o perioadă extrem de lungă, făcând aproape imposibilă aplicarea ei în domeniul militar, astăzi au apărut psihoterapiile de scurtă durată care pot fi aplicate cu succes în domeniul militar. Se pun întrebări în legătură cu durata unui proces terapeutic, problemele care pot fi rezolvate, cine este persoana abilitată care se ocupă de psihoterapie etc. Sunt doar câteva întrebări la care aș vrea să vă răspund în articolul de față.

Diferențele dintre consiliere și psihoterapie

Actualmente se spune că nu există o diferență foarte clară între consiliere și

psihoterapie, dar consilierea facilitează mai mult procesul prin care persoana se aude pe ea însăși. Prin grijă, ascultare, intervenție, consilierul ajută clientul să înțeleagă mai bine situația. Consilierul rezolvă mai mult o problemă singulară, pe când psihoterapeutul, de regulă, se confruntă cu o serie de probleme.

Consilierea este centrată pe ceea ce aparține prezentului, acum și aici, în timp ce psihoterapia privește prezentul ca expresie a unei istorii ce se repetă într-un context mereu schimbat. În timp ce consilierul adoptă o atitudine suportivă și facilitativă, psihoterapeutul interpretează, confruntă, restructurează. De aceea, în formarea consilierilor este mai important antrenamentul în sarcini centrate pe scop, educative, iar formarea capacităților de diagnosticare a tulburărilor psihice în programul de formare a psihoterapeuților. Deși diferența pare minimă, consilierii, de cele mai multe ori, asistă oamenii în găsirea soluției la o anumită problemă sau în controlul unei situații de criză, iar psihoterapeuții își propun modificări mai profunde, dezvoltarea unor noi modalități de rezolvare a problemelor care pot fi ulterior generalizate la noi situații.

În fața unei persoane care solicită ajutorul, tehnicile și modelele de intervenție utilizate se înscriu pe un continuum în care, practic, este greu să diferențiezi între psihoterapie și

consiliere. De altfel, foarte multe dintre manualele destinate practicienilor din aceste domenii utilizează, într-o manieră generică eticheta de „*consiliere și psihoterapie*”.

Holdevici (2006) susține că, „*în prezent apare o asemănare substanțială între psihoterapia scurtă și consiliere*”. Psihoterapiile scurte au câteva principii comune cu cele ale consilierii, care se referă, în principal, la durata scurtă și obiectivele limitate, cu concentrarea asupra unei problematice bine definite.

Aspecte ale terapiei de scurtă durată

Există o gamă foarte largă de probleme ce pot fi rezolvate: depresie, anxietate (atac de panică, tulburări de stres posttraumatic, fobii etc.), probleme de relaționare, probleme în relația cu familia, dificultăți cu copiii, probleme legate de viața sexuală, dependență de alcool, sentimente de vinovăție, de a fi prea critic, dificultatea de a lua decizii, managementul crizei și altele.

Conceptul de „psihoterapie scurtă” este de dată relativ recentă, deoarece până nu demult psihanaliza, care dura în medie 2-3 ani, era considerată tehnica psihoterapeutică dominantă. În medie, durata unei terapii scurte este de 6-12 ședințe. Ședințele se desfășoară într-un program bine stabilit, cu o



Foto: Bogdan Dinu

frecvență de 1-2 ședințe pe săptămână (în funcție de nevoi) și durează 45-60 de min.

Astăzi, sunt incluse în cadrul psihoterapiilor scurte, sisteme terapeutice moderne, cum ar fi terapia ericksoniană, terapiile comportamentale, cognitive, terapia rațional-emoțională, terapia strategică sau terapia prin intervenție paradoxală. Cel mai nou concept este acela de psihoterapie integrativă.

Cui ne adresăm? Psihologii care practică consilierea trebuie să dețină un aviz de liberă practică în domeniul consilierii, eliberat de Colegiul Psihologilor din România, iar cei care practică psihoterapia au nevoie, de asemenea, de aviz în domeniul psihoterapiei. Pentru obținerea acestora este necesară parcurgerea unor stadii de pregătire specifice.

Caracteristicile terapiilor scurte

Există un larg consens în ceea ce privește principalele caracteristici ale terapiilor scurte, unele dintre acestea fiind definitorii pentru terapia centrată pe soluții. Iată câteva dintre aceste caracteristici menționate de Dafinoiu (2005): ideea că fiecare persoană posedă resursele necesare rezolvării problemelor cu care se confruntă; acceptarea definiției pe care subiectul o dă problemei sale; formarea alianței terapeutice cât mai repede posibil; succesul este atribuit subiectului,

terapeutul nu face altceva decât să creeze un cadru care să-i permită subiectului să identifice și să utilizeze resursele pe care le are; evitarea angajării subiectului la un efort deosebit (în caz contrar, beneficiile terapiei ar fi mai mici decât „investițiile” clientului); centrarea pe „aici și acum”; existența unor obiective clare, specifice și tangibile în timpul disponibil; asumarea de către terapeut a responsabilității de a influența subiectul într-o manieră evidentă, deschisă.

Legea 213/2004 interzice ca informațiile pe care le primește psihologul să poată fi folosite și în alte scopuri. Consilierii psihologici vor trebui să fie conștienți de importanța respectării confidențialității informațiilor și să nu divulge secretele profesionale (pot face excepții în cazuri limită ori de mare pericol pentru familie și colectivitate).

Terapia de scurtă durată în domeniul militar

Principalul avantaj al terapiilor scurte este că sunt...scurte! Ori, în domeniul militar, care presupune de cele mai multe ori intervenție imediată, timpul poate fi un factor major.

Condițiile deosebite în care se pot afla militarii la un moment dat produc, de regulă, încordări psihice și emoționale. Ca urmare, la unii dintre ei, acestea sunt însoțite de mobilizarea resurselor interne, pe când la alții pot genera fenomene de dezadaptare. Această

limită de normalitate a funcționării proceselor și produselor psihice este individuală și variabilă de la individ la individ și definește rezistența sa psihică la solicitările existenței obiective, limita până la care psihicul individului are capacitatea de a răspunde funcțional și adaptativ, potrivit specificului unei împrejurări date. La orice individ normal din punct de vedere psihic, această valoare a rezistenței psihice poate fi rezultatul evoluției lui spontane sau poate fi dezvoltată printr-o antrenare specială, prin programe de pregătire care să ducă la creșterea rezistenței psihice la valori superioare, în sensul mării valorii pragului de intensitate și durată a solicitărilor, dincolo de care apar alterări funcționale. Acesta este obiectivul fundamental al pregătirii psihice a individului cu ajutorul terapiei de grup. În ziua de azi, când suntem supuși unor surse de stres din ce în ce mai variate, psihoterapia nu este un „moft” ci o necesitate, mai ales dacă ținem cont că omul rămâne resursa cea mai importantă din armată.

Psihoterapia nu se adresează, deci, celor cu probleme psihice, ci oamenilor normali care, într-un anumit moment, au o problemă de natură psihologică, sau celor care vor să-și îmbunătățească performanțele personale. De aceea, consider că, și din acest punct de vedere, trebuie reevaluat locul psihologului în mediul militar, pentru ca militarii să apeleze cu mai multă încredere la servicii de natură psihologică. ■



Foto: Ștefan Ciocan



CĂLĂTORIE PESTE 11 MĂRI ȘI 15 ȚĂRI

Marșul de instrucție al N.S. Mircea,
„stagiuena estivală” 2008: Constanța-Rostock și retur (II)

Text și foto: **Bogdan DINU,**
de pe *N.S. Mircea*

Reîntâlnirea cu Atlanticul

Ultimul nostru port de escală despre care vă relatam în numărul trecut al revistei noastre, Malaga, l-am părăsit în dimineața de 25 iunie și în seara aceleiași zile am trecut prin Strâmtoarea Gibraltar care separă Marea Mediterană de Oceanul Atlantic. Ceasul târziu al zilei în care soarele stătea să apună dar și o ceață ușoară ne-au împiedicat să admirăm stânca Gibraltarului în toată splendoarea ei. Strâmtoarea marchează o etapă distinctă a marșului, de acum am lăsat în urmă însoarta Mediterană și ne îndreptăm spre nordul Europei, mai rece și cu ape mai agitate. Și din păcate, chiar de asta am avut parte timp de aproape patru zile, adică aproape toată perioada cât am navigat în vestul Peninsulei Iberice, destul de departe de coastă, marea a fost în permanență de gradul 4-5, de fapt mai mult 5, cu vânt tare de 10-13 metri pe secundă și valuri înalte de patru metri. Vântul a fost potrivnic, încetinindu-ne viteza până la 4-5 noduri astfel încât la un moment dat ne întrebam dacă vom mai ajunge la timp la Rouen, următoarea noastră destinație. Din fericire, dacă putem spune astfel, nu am avut parte și de ruli ci doar de tangaj, respectiv mișcarea navei pe axul longitudinal, tangaj

care a atins totuși și 10 grade și vă asigur că nu este deloc puțin, mai ales când vezi că bompresul se ridică spre orizont sau când auzi cum elicea iese din apă. Astea au fost condițiile pe tot timpul navigației la vest de Peninsula Iberică, adică de la Golful Cadiz, Capul San Vicente, Lisabona, Capul de la Roca - cel mai vestic punct al Europei și apoi Capul Finistere de unde am intrat în uriașul Golf Biscaya, aproape cât Marea Neagră, cu adâncimi de 4-5000 de metri. Evident că în aceste condiții echipajul și cadeții au fost afectați de răul de mare, într-o măsură mai mare sau mai mică, după rezistența și organismul fiecăruia. În sfârșit, asta este profesia de marină, asta este profesia pe care cadeții au ales-o, dar este în același timp și o dovadă că viața nu este întotdeauna roz la bordul *N.S. Mircea* așa cum poate sunteți tentați să credeți și vă asigur că sintagma „recuperare în portul de escală după perioada petrecută pe mare” ni se părea acum mult mai plină de conținut.

Examen în ... Biscaya

Însă nici marea de gradul 5, nici răul de mare care a făcut numeroase victime printre cadeți, nu a împiedicat susținerea primului examen la bord de către studenții Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”. Nu știu dacă a fost cel mai greu examen din scurta lor carieră de studenți dar pot să vă asigur

că a fost, cu siguranță, examenul susținut în cele mai neobișnuite condiții dacă ne gândim că din când în când, unul dintre ei țâșnea pe scările din cazarmă la trombe pentru a-și deșerta conținutul stomacului, în cazul fericit în care mai avea ceva în el. „Condițiile au fost cu totul deosebite, nu doar pentru mine ci și pentru studenți, marea a fost la fel de dură pentru toți cei de la bord. Pentru mine a fost o experiență unică raportată nu doar la susținerea examenului ci și în ceea ce privește ținerea cursurilor, care au avut loc aici, la bord, fără laboratoare, săli de curs și celelalte facilități de la Academia Navală. Felicit ambele grupe pentru rezultatele obținute, având în vedere condițiile, iar mediile generale au fost de 7,20 la «mecanici» și undeva la 7,10 la «puntiști». Greu, sper să fie mai ușor data viitoare.” – ne-a declarat căpitanul Paul Burlacu, unul din instructorii și profesorii Academiei Navale „Mircea cel Bătrân” aflați la bord, și, după cum veți vedea mai jos, celelalte examene au fost susținute doar pe mare liniștită.

Suprinzător însă, tocmai când am intrat în Golful Biscaya, cunoscut și sub numele de „Golful furtunilor” sau „Cimitirul navelor”, vremea s-a îndreptat, adică nu a mai depășit gradul 2-3, este adevărat că noi am navigat undeva la extremitatea lui vestică, astfel încât am putut înainta liniștiți - e un fel a spune deoarece a fost prezent un ruli ușor,

VOYAGE OVER 11 SEAS AND 15 COUNTRIES
Training March of School Ship *Mircea*,
„summer season” 2008: Constanța-Rostock and back (II)

Return to the Atlantic

We left Malaga, our last port of call of which we were telling you in the last issue of our magazine, on the 25th of June, and the same evening we sailed through Gibraltar Strait, which separates The Mediterranean Sea from the Atlantic Ocean. The late hour of the day when the sun was setting and also a thin fog, prevented us from admiring the Gibraltar rock in all its splendour. Passing through the Strait meant passing to another stage of our voyage; we left behind the sunny Mediterranean Sea and were heading North of Europe, much colder and with much restless waters. Unfortunately this was what we encountered for the next four days, this is along the whole period of our sailing west of the Iberian Peninsula, rather far offshore; there was a 4 to 5 sea, mostly 5, with winds of 10-13 meters per second, and 4 meter high waves. This was how we sailed west of the Iberian Peninsula, namely Cadiz Gulf, San Vicente Head, Lisbon, La Roca Head - Europe's most western point, and then Finistere Head from where we entered Biscaya Gulf, almost as large as The Black Sea, with depths of 4-5000 meters. Naturally, in such conditions, the crew and the cadets were sea sick, to different extents, according to their organisms and capacity of adjusting to the situation. All in all, this is a sailor's profession, it is the profession the



The snapshot is an instance, on the main deck of SS *Mircea* in Brest harbour from France, of an „international” crew of cadets. From left to right: the turkish cadet Ali Ercument, the corporal-student Andreea Macovei, the belgian cadet Thibault Yvon Marie Vanthournout and the ukrainian one, Olexander Titov.

cadets chose, and it is also an occasion to see that life is not always pink aboard School Ship “Mircea”, as many are tempted to think; thus, I can assure you that the phrase “recovering, in the port of call, after the period spent at sea” was more meaningful to me.

lung, „de Atlantic” cum spun marinarii - chiar și cu 9 noduri spre nord, însoțiți uneori și de câteva balene sau cașaloți aflați prea departe pentru a-i identifica cu precizie.

Armada de Rouen

Pe data de 1 iulie intram în Canalul Englez depășind linia imaginară dintre Lizard Point, în Anglia, și Insula Ouessant, în Franța. Chiar și aici marea a continuat să fie de gradul 2, cu hulă moderată care nu ne-a împiedicat să avem totuși benzi de 15 grade și să se spargă o parte din veselă. Probabil că evenimentul săptămânii a fost avansarea unor ofițeri și maiștri militari, veste sosită pe timpul marșului așa cum le stă bine marinariilor, și pe care îi consemnăm și noi în acest colț de pagină: Niculae Tătaru, instructor ANMB (de la căpitan la locotenent-comandor), Ciprian Popa, ajutor șef mecanic (de la aspirant la locotenent), Gheorghe Samoilescu, șeful practicii de la bord (de la căpitan-comandor la comandor), Vali Mocanu și George Medeleanu (de la Mm3 la Mm2).

Doar două zile mai târziu, prin portul Le Havre intram și navigam, cu pilot la bord, pe râul Sena, în drum spre Rouen. Este o premieră navigația *N.S. Mircea* pe un râu, așa cum este Sena, atât de adânc în interiorul continentului european, dacă nu luăm în considerare navigația pe Dunărea maritimă. Distanța dintre Rouen și țărmul Atlanticului este de aproximativ 80 de kilometri dar datorită cursului sinuos și numeroaselor meandre ale râului Sena, distanța dintre portul Le Havre și Rouen a crescut la 120 de kilometri pe care i-am parcurs cu pilot la bord în aproximativ 10 ore. Inițiativa organizării festivalului „Armada de Rouen” i-a aparținut lui Patrick Herr, prima ediție având loc în anul 1989, deci acum aproape 20 de ani. Ediția din acest an, 2008, s-a desfășurat între 5 și 14 iulie, și

a fost una aniversară, respectiv a cincea, evenimentul fiind organizat o dată la 4-5 ani. Ideea de bază este reunirea la Rouen a cât mai multor nave, veliere tradiționale dar și nave militare care reprezintă diferite țări și vizitarea acestora de către populație și turiști în mod gratuit, ca și accesul publicului la evenimentele și concertele conexe evenimentului. Este o idee pe care organizatorii țin să o sublinieze dar tot atât de adevărat este și faptul că este și un fenomen de marketing de succes, dovedit de creșterea explozivă, exponențială chiar a numărului de turiști. Dacă anul trecut au fost 8 milioane (dintre care 2 milioane de spectatori pe malurile Senei care au admirat parada velierelor către ocean, eveniment care încheie fiecare ediție), anul acesta erau așteptați 10 milioane, adică incredibila cifră de un milion de vizitatori pe zi. Au fost peste 60 de nave prezente aici la Rouen

Afluență maximă de vizitatori la „Armada de Rouen” și pentru *N.S. Mircea*.



iar anul acesta au fost invitate să participe și velierele care au luat startul la Tall Ship Race 2008 de la Liverpool, capitala culturală europeană din acest an, astfel încât cheurile cu o lungime de peste 6 kilometri, pe ambele maluri ale Senei de o parte și de alta a noului pod mobil Gustave Flaubert, de care francezii sunt foarte mândri, au fost pline de vizitatori și turiști care au invadat navele prezente la eveniment.

Dincolo de „tiparul” obișnuit al oricărei escale, respectiv recepții, participări la competiții sportive, concerte, alte evenimente organizate de gazde (cum ar fi celebrarea unei slujbe religioase pentru binecuvântarea „Armadei”, ținută în aer liber, grandioasă prin dimensiuni și locație la care au participat mii de oameni), „Armada de Rouen” este locul în care vezi și, mai ales ești văzut, iar *N.S. Mircea* a fost prezentă pentru prima dată la eveniment. În fiecare zi am avut peste 2000-3000 de vizitatori la bord, o cifră impresionantă, și în momentul în care era deschisă schela instantaneu se forma o coadă la care așteptau răbdători toți cei care doreau să urce pe nava noastră. Succesul este garantat, mai ales că nava arăta, ca de obicei, impecabil, dar poate că ceea ce ne-a lipsit este puțină veselie care ar putea foarte bine să fie oferită de prezența unui mic grup instrumental la bord, așa cum se întâmplă la toate celelalte nave de lângă noi astfel încât să rămânem și în inima și sufletul vizitatorilor. O mențione aparte și pentru cele două vizite pe care ni le-a făcut domnul Patrick Herr la bord, inițiatorul și organizatorul evenimentului și pentru interesul masiv al presei pentru eveniment în general și pentru *N.S. Mircea* în special, al presei scrise, al radioului și în egală măsură și al televiziunilor.

Dar, pentru că din păcate există ca întotdeauna și un „dar”, noi am fost prezenți doar la primele trei zile ale „Armadei”, respectiv între 5 și 7 iulie, după care am

plecat spre următoarea noastră destinație, portul francez Brest. Explicația este una simplă. Statul Major al Fortelor Navale a dorit să onoreze ambele invitații, atât cea din Rouen cât și cea din Brest, astfel încât am fost nevoiți să ne ajustăm programul sacrificând restul zilelor de la Rouen și pierzând astfel parada echipajelor sau marea paradă a velierelor de pe Sena de ziua Franței, 14 iulie, dar reușind să fim prezenți pe toată durata manifestărilor, adică o săptămână, la „Fête de Brest”, Sărbătoarea Brestului. Spațiul tipografic rezervat articolului de față este unul limitat și de aceea nu vă putem oferi toate detaliile despre festival sau navele participante. Probabil vom reveni în numerele viitoare cu articole speciale măcar despre Rouen, Brest și Rostock, adică festivalurile maritime unde *N.S.Mircea* a participat pentru prima dată. Intenția noastră publicistică are două motivații. În primul rând pentru a sublinia că acolo este locul *N.S.Mircea*, unde impactul cu publicul este unul maxim, dublat de

și chiar mentalitate. Dacă la Rouen accentul se pune pe prezența marilor veliere, a acelor adevărate „catedrale ale mării” cum frumos titra pe copertă revista „Le Figaro” și cum de altfel denumesc francezii aceste nave de legendă, ei bine la Brest în prim plan apare diversitatea diferitelor culturi maritime ale Europei și ale lumii. Festivalul, care a ajuns la a cincea ediție, fiind inaugurat în 1992, a avut ca invitați de onoare în acest an cinci țări și regiuni, respectiv Vietnamul, Madagascarul, Croația, Norvegia și regiunea Galicia din Spania care și-au construit pe cheu propriile pavilioane sau așa cum erau numite, propriile sate naționale și care și-au adus flotile de ambarcațiuni specifice, fie că vorbim despre mici bărci, veliere sau cargouri amenajate ca spații expoziționale. Dar la Brest nu mărimea a contat, deoarece am întâlnit bărci tradiționale care nu depășesc trei metri lungime navigând liniștite pe lângă mari veliere, așa cum este de exemplu *Kruzenshtern*, aparținând Federației Ruse și unul din cele mai mari veliere ale lumii

de falsă modestie, trebuie să menționăm că vedeta festivalului de la Brest a fost *N.S.Mircea* și acest lucru a devenit evident încă din prima zi. Interesul mass-mediei franceze pentru velierul nostru a fost unul extraordinar, vorbim aici de prima pagină a ziarelor regionale, de televiziuni locale și naționale sau radio. Am fost acostați la cheul de onoare, la poalele fortului construit de mareșalul Vauban în secolul XVIII și de altfel una din puținele clădiri rămase în picioare după bombardamentele aliaților din al doilea război mondial. În prova noastră s-a aflat velierul școală brazilian *Cisne Branco*, puțin mai încolo se afla cel rusesc *Kruzenshtern*; nave poate mai mari sau mai moderne dar festivitatea de deschidere a festivalului a avut loc aici la bordul *N.S.Mircea*, iar clopotul și sirena navei, moment care a marcat inaugurarea sărbătorii, au fost trase chiar de către primarul Brestului, domnul Francoise Cuillandre și de către prefectul maritim al Atlanticului, viceamiralul de escadră Xavier Rolin. Tot la Brest se află și Școala Navală

salvatorii”, „*Mircea, floarea marinei române la cheu*”, acestea sunt numai câteva din titlurile presei franceze regionale, la care se adaugă materialele video de pe siturile de internet ale ziarelor sau reportajele diferitelor televiziuni. Ei bine, din capul locului trebuie să spunem că ceea ce ni s-a întâmplat la Brest, lucruri extrem de favorabile navei, marinei și țării noastre, se datorează aproape în exclusivitate domnului Sorin Moga, consul onorific al României la Brest. Rețineți acest nume, Sorin Moga, un om care nu este plătit de statul român, președinte al asociației de prietenie Doina-Finistere, dar care a contribuit din plin la succesul escalei noastre la Brest. Și am aici în vedere atât pregătirea vizitei, instalarea unui stand al asociației pe cheu, chiar în fața navei, mobilizarea comunității române de aici, toți voluntari, care au asigurat ture permanente la bordul navei și un ghidaj am spune profesionist, în limba franceză, de altfel am fost singura navă unde s-a întâmplat acest lucru iar francezii l-au apreciat ca atare, mărturie fiind rândurile scrise în cartea de impresii a navei. Nu este doar impresia mea deși am fost martor la voiajele din ultimii ani, este și părerea ofițerilor bordului care nu au mai întâlnit o asemenea fericită situație. Este, de asemenea și părerea consulului României la Paris, domnul Ionel Novac, prezent și el

la Brest, care a ținut să ne precizeze că întreg meritul îi aparține domnului Sorin Moga. Și pentru că tot am amintit, indirect desigur, de Ministerul de Externe, trebuie să menționăm că în aceeași perioadă la Brest s-a desfășurat și reuniunea miniștrilor de externe ai Uniunii Europene iar nava noastră a fost gazda unei recepții oferite consilierilor miniștrilor de externe. La bord s-au aflat 110 persoane, majoritatea diplomați, care au luat contact cu nava, cu tradițiile marinei române, și de ce nu, cu România. Evenimentul a completat fericit celelalte activități ale navei de aici din Brest, mai ales cele care se referă la reprezentare. Tot la acest capitol intră și prezența unei delegații a navei la festivitatea din Place de la Liberte prilejuită de ziua națională a Franței, alături de colegii noștri de pe nava școală braziliană *Cisne Branco*.

Au fost multe momente emoționante la bord, cum ar fi vizita pe care ne-a făcut-o doamna Marlene Antonescu-Weska, fiica primului șef mecanic care a adus nava în țară în anul 1939, Wentzel Antonescu, care ne-a arătat jurnalul personal ținut de tatăl domniei sale cu ocazia marșului navei de la Hamburg la Constanța, moment care i-a impreionat până la lacrimi pe colegii noștri de pe *Cisne Branco*, prezenți întâmplător la bord. Tot emoționantă a fost și ceremonia conferirii de diplome celor care în 1965 au

contribuit la salvarea *N.S.Mircea* în timpul furtunii din Golful Biscaya. Este vorba de domnul Vincent Caignou, comandantul de acum 43 de ani al remorcherului *Rhinoceres*, care a rememorat pentru toți cei prezenți evenimentele de atunci.

Cadeții s-au aflat și aici în prim plan, au participat la multe activități cu colegii lor francezi, au fost excursii, vizite în diferite cartiere ale orașului la invitația locuitorilor, vizite oficiale și chiar o deplasare la CrossCorsen, un centru regional operațional de supraveghere și salvare sau de supraveghere a traficului maritim dacă vreți, adică o întâlnire cu acei oameni pe care i-am auzit de multe ori prin radio și pe care acum am avut posibilitatea să-i cunoaștem personal. Și peste toate bucuria sărbătorii care a culminat cu marea regată din baia Douarnenez, la care au participat peste 1500 de ambarcațiuni de toate tipurile și pe care *N.S.Mircea* le-a însoțit pentru puțin timp la ieșirea din port înainte de a schimba de drum pentru Rotterdam.

Reprezentare la nivel înalt la Rotterdam

Cele aproximativ 500 de mii de marine care despart Brestul de Rotterdam le-am parcurs ușor în doar patru zile de navigație cu motor prin Canalul Englez și Marea



Deschiderea oficială a festivalului maritim „Fête de Brest” 2008 de către primarul orașului, Francoise Cuillandre, prin baterea clopotului navei și tragerea sirenei.



Focuri de artificii în fiecare seară în portul Rouen, Franța; în fundal nava-școală braziliană *Cisne Branco*, care a fost acostată în pupa noastră.

participarea la regate și, în al doilea rând, dorim să familiarizăm cât mai mult publicul din România cu atmosfera marilor festivaluri maritime din Europa sau de peste Atlantic.

„Fête de Brest”

Următoarea noastră escală a fost la Brest, pe coasta Bretoniei, oraș înfrățit de altfel cu urbea noastră, Constanța. Drumul de la Rouen până la Brest l-am parcurs în doar două zile, dar marea, ca de obicei, a fost destul de agitată. Dar așa este nordul, fie că vorbim despre Oceanul Atlantic, de Canalul Mânecii, Marea Nordului sau Marea Baltică și așa a fost viața noastră aici pe *N.S.Mircea*, cel puțin în următoarea lună și jumătate, cu excepția unor zile frumoase în zona Danemarcei și a Balticii.

Revenind la „Fete de Brest”, la sărbătoarea maritimă de aici, trebuie să precizăm că, spre deosebire de „Armada de Rouen”, ultimul festival maritim la care participasem cu doar câteva zile în urmă, aici am întâlnit o cu totul altă abordare, concepție

cu o lungime de 114 metri. Important a fost aici spiritul sărbătorii, bucuria sinceră a reîntâlnirii marinarilor și navelor din toate colțurile Europei și ale lumii și pe care nu o poți înțelege pe deplin decât bătând cu pasul cheurile Bazei Navale și ale portului turistic și de comerț unde erau acostate toate navele. Au fost foarte mulți vizitatori și aici, estimările se învârt în jurul cifrei de un milion, atât în week-endul primei săptămâni (festivalul s-a desfășurat între 11 și 17 iulie) cât și luni, 14 iulie, de ziua națională a Franței, zi nelucrătoare. Dar spre deosebire de Rouen unde accesul era gratuit, aici costul unui bilet pentru o singură zi a fost de 15 euro și vă las pe dumneavoastră să faceți calculele și să constatați cât de profitabil este evenimentul. Vă ofer și câteva date statistice, relevante în opinia mea, despre ce reprezintă „Fête de Brest” 2008: 2000 de nave cu vele tradiționale, 25 de națiuni prezente, 15.000 de marinari, 300 de expozanți, 2000 de animatori, muzicieni și artiști, 5000 de voluntari și, nu în ultimul rând, 650 de jurnaliști din lumea întreagă. Fără nici o urmă

a Marinei Militare franceze așa încât am primit vizita la bord a unei delegații formată nu doar din studenți francezi ci și străini care studiază aici, respectiv englezi și norvegieni și care alături de cadeții români și străini aflați în stagiul la bord au format, cel puțin pentru câteva ore, un „melange” extraordinar, un echipaj de cadeți internațional. Să mai spunem că aspirantul croat Slaven Jurisici și-a încheiat stagiul la bord și ne-a părăsit aici la Brest dar la Rouen s-au ambarcat cadetul belgian Thibaut Vanthournout și cel turc Ali Ercument care s-au aflat lângă noi până la Rotterdam, respectiv Copenhaga și lista cadeților străini nu s-a încheiat aici deoarece la Rotterdam s-a ambarcat cadetul italian Marco Sfercola care a rămas lângă noi până la Lisabona.

„*Mircea, mai celebru decât echipa de fotbal a României*”, „*Regăsiri. Velierele românesce a ajuns în sfârșit la țarm*”, „*Marina română este mândră și gata întotdeauna să-și demonstreze valoarea*”, „*Omagiul adus de N.S.Mircea lui Vincent Caignou*”, „*La Brest, Mircea își regăsește*



N.S.Mircea, în derivă în Marea Nordului, aproape de intrarea în Strâmtoarea Skagerrak. „Școala ramelor” pentru cadeții bordului.



„Școala ramelor” și pentru personalul ambarcat permanent sau temporar.



Instantaneu din timpul examenului studenților Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”, explicând subiectul la tablă, studenta caporal Mădălina Ghigalău.

Nordului. La Roterdam ne-am aflat pentru o escală tehnică de patru zile între 21 și 25 iulie. În cel mai mare port al Europei am intrat după o noapte agitată petrecută la ancoră și pe o ploaie rece și deasă, parcă de noiembrie, deși ne aflam în ultima decadă a lunii iulie. Nu sunt multe de spus despre staționarea noastră aici, chiar în oraș la piciorul podului Erasmus, a fost doar o escală tehnică, sigur dacă facem abstracție de atracțiile orașului sau ale Amsterdamului aflat la circa 100 de kilometri. Cadeții noștri au de învățat nu doar din navigația din larg sau prin locuri periculoase cum sunt strâmtorile ci și din astfel de escale, în cazul de față din ceea ce este portul,

sau folosind termenul corect, complexul portuar Rotterdam care se întinde pe o suprafață imensă iar traficul este extrem de diversificat. Noi am fost acostați chiar lângă frumosul parc Het, unde se află și turnul Euromaast, care oferă o superbă panoramă a orașului de la înălțimea celor 185 de metri iar întreg echipajul s-a recuperat de pe urma zilelor petrecute pe mare și s-a pregătit pentru cele următoare pentru că de obicei, atunci când noi părăseam portul vremea pe mare se strica.

După cum probabil cunoașteți, olandezii sunt mari iubitori de mare și ambarcațiuni, de orice tip. Oarecum surprinzător, numărul vizitatorilor a fost destul de

redus și explicația am aflat-o abia în zilele următoare. Închipuiți-vă un oraș, cum este Rotterdamul, sau chiar o țară, Olanda, în vacanță. Asta înseamnă că jumătate din populația Rotterdamului era plecată în vacanță, magazinele se închideau la ora cinci iar seara străzile erau aproape pustii. A fost destul de greu pentru noi să înțelegem cum timp de patru, cinci sau șase săptămâni, adică lunile iulie și august, o țară întreagă să se afle în vacanță. Dar probabil că știu olandezii ce știu, având în vedere nivelul de bunăstare pe care l-au atins și eficiența și creșterea economică recunoscută pe plan mondial. În sfârșit, dacă aceasta a fost atmosfera la Rotterdam, trebuie să recunoaștem, cu onestitate, așa cum facem de fiecare dată de altfel, că tot aici a fost și una din cele mai reușite reprezentări diplomatice, așa cum ar trebui să fie în toate porturile de escală. La recepția oferită de navă în ultima zi oaspeții au fost numeroși și la cel mai înalt nivel. O simplă privire aruncată pe lista de invitați dovedește acest lucru. Astfel, au fost prezenți ambasadorii Italiei, Japoniei, Mexicului, Canadei, atașații apărării din Statele Unite, Marea Britanie, Polonia, Japonia, China, Germania, șeful Statului Major al Apărării din Olanda, generalul Peter Van Uhm, ofițeri din Marina Regală Olandeză, oameni de afaceri din domeniul naval și mulți alții. Gazde au fost, evident, comanda navei și a marșului dar și excelența sa domnul Călin Fabian, ambasadorul României în Olanda care ne-a și declarat: „Prezența N.S.Mircea aici la Rotterdam este un eveniment cu totul special, și pentru ambasadă și pentru ambasador în mod special deoarece este pentru prima dată când reușesc să urc pe puntea acestei nave. Recepția oferită de navă este un eveniment deosebit cu atât

mai mult cu cât numele navei, «Mircea» este chiar cunoscut pentru partea olandeză, dar evenimentul în sine este special, deoarece pe de o parte reprezintă România, pe de altă parte face parte din calendarul de activități diplomatice specific Olandei. Mult succes și vânt bun din pupa în continuare!”

Aminteam în articolul din numărul trecut despre raționalizarea apei la bord datorită faptului că desalinizatorul navei nu funcționa. La Rotterdam a fost remediată și această problemă astfel încât avem în permanență apă la bord, fără restricții, spre bucuria întregului echipaj.

„Școala ramelor” și examene la cea mai nordică latitudine

Este adevărat că ne-am făcut probleme despre vremea rea din Marea Nordului. Dar, pe drumul spre Copenhaga am avut o vreme de-a dreptul incredibilă, cu mare liniștită, fără vânt și cu temperaturi de peste 20-22 de grade, adică ceva cu totul neobișnuit după cum ne-au confirmat și gazdele noastre daneze. Date fiind condițiile meteo favorabile, comandantul navei, căpitan-comandorul Gabriel Moise, a hotărât să înceapă - după ce cu câteva zile înainte debutase ceea ce noi numim aici la bord „școala nodurilor marinărești” - și „școala ramelor”. Faptul s-a petrecut, în premieră, la cea mai nordică latitudine, respectiv 57 de grade, 30 de minute, latitudine Nord, asta în limbaj marinăresc, undeva în strâmtoarea Skagerrak, la 30 de mile sud de Norvegia și de Fredrikstad unde N.S.Mircea a mai fost și în anul 2005. Timp de două zile elevii Școlii Militare de Maiștri a Forțelor Navale “Amiral Ion Murgescu” dar și membrii echipajului permanent și cei ambarcați temporar, au deprins sau, după caz, și-au exersat abilitățile de tras la rame în cele două bărci destinate acestui scop de care dispune nave și, evident, sub conducerea și îndrumarea maiștrilor instructori de la bordul navei, fie că vorbim despre Mm1 Sorin Gâdea, Mm1 Adrian Tălmăciu, Mm2 Vasile Mocanu sau Mm1 Traian Berghea. Ca o paranteză, a fost pentru prima oară când am văzut un

comandor din Forțele Navale, l-am numit aici pe comandorul dr. Vergil Moraru, comandantul marșului, coborând în barcă pe atârănători și apoi trăgând cu nădejde la rama care i-a fost repartizată de șeful de barcă, chiar dacă la 52 de ani era cu siguranță cel mai vârstnic din echipaj. Asta ca să vedeți că aici la N.S.Mircea toată lumea participă la activități, indiferent de natura acestora și chiar și subsemnatul s-a aflat în barcă și mai mult, chiar a supraviețuit acestei experiențe.

Trecând peste această glumă vă relatam că doar elevii au tras la rame și aceasta deoarece studenții au trebuit, în această perioadă, să învețe și să susțină un examen. Și ca o confirmare că lucrurile sunt luate foarte în serios aici la bord și că nu ne aflăm într-o croazieră, trebuie să precizez că au existat și trei restanțieri aici, pe amfiteatrul pluitor al Academiei Navale. Comandorul prof.univ.dr. Gheorghe Samoilescu, șeful practicii de la bord: „Studenții Academiei Navale au susținut al doilea examen la bordul navei, după sistemul modular care consider că este modern și care într-un timp scurt permite studenților să asimileze și să se pregătească pentru examen. Studenții de la navigație au susținut examenul la disciplina «Măsurile electrice și traductoare» și cu o medie de 7,40 vreau să vă spun că au trecut cu bine acest test, în care partea teoretică s-a împlinit cu partea practică deoarece laboratoarele s-au efectuat la bord în sala mașini.”

„Mica sirenă” sau despre escula noastră daneză

La Copenhaga, unde am staționat între 31 iulie și 4 august, am fost acostați la cheul din fața noii opere și lângă noul teatru regal. Precizez că sunt totuși relativ puține clădiri noi în Copenhaga deoarece municipalitatea a interzis cu mulți ani în urmă construirea acestora astfel încât efortul s-a îndreptat spre restaurarea, repararea și modernizarea celor vechi, respectând desigur stilul arhitectonic. Drept urmare majoritatea clădirilor sunt vechi de 200-300 de ani și

de aici rezultă un oraș încărcat de istorie și mai ales un oraș turistic. Și aș completa, cu prețuri de-a dreptul prohibitive, cel puțin pentru diurna noastră. O simplă plimbare pe canalele capitalei daneze te pune în contact cu principalele monumente de arhitectură și locații istorice, fie că vorbim de Nyhaven, canalul de mare afluență turistică, palatul regal Amalienburg, Christianhaven, canalul în care oamenii locuiesc pe bărci, de palatul Rosenberg sau mica sirenă, statuia emblemă a capitalei daneze și mă opresc aici deoarece informațiile le puteți procura din orice ghid turistic. Într-un top personal, subiectiv desigur, cred că este cel mai frumos oraș în care N.S.Mircea a făcut escală în acest marș de instrucție.

De menționat că este și pentru prima oară când o navă din Forțele Navale Române și aici includ și N.S.Mircea, vizitează portul Copenhaga unde am fost primiți cu căldură de autoritățile militare daneze dacă ne gândim că a fost totuși o simplă escală tehnică. Au fost vizite protocolare la comandantul bazei navale, comandorul Christian Nielsen, și al garnizoanei, colonelul Lasse Harknø, acesta din urmă fiind și comandantul regimentului regal de gardă cu sediul în palatul Rosenberg, urmate de o vizită de răspuns și o dineu la bordul navei. Nu în ultimul rând, la sosire am fost întâmpinați pe cheu de o parte importantă a personalului ambasadei României la Copenhaga, care s-a aflat lângă noi și pe timpul escalei, ceea ce, trebuie să recunoaștem, este plăcut și reconfortant.

Hanse Sail Rostock 2008

În primul rând, o precizare pentru cei care urmăresc cu atenție pe hartă itinerariul nautic al navei noastre. Chiar dacă în planul de marș escula noastră din Germania figura la Rostock, locul unde se desfășoară de altfel și festivalul Hanse Sail Rostock 2008, marile veliere, printre care se numără desigur și N.S.Mircea, au fost acostate la Warnemünde, aproape de gura de vărsare a râului Warnow, un orașel și o veche stațiune

Fotografie realizată cu ocazia cocktailului oferit de navă în portul Rotterdam, Olanda. De la stânga la dreapta: comandorul dr. Vergil Moraru, comandantul marșului, E.S.domnul Călin Fabian, ambasadorul României în Olanda și căpitan-comandorul Gabriel Moise, comandantul navei.



Căpitan-comandorul Gabriel Moise, comandantul navei, într-o discuție amicală în portul Brest, cu fostul comandant al remorcherului Rhinoceres, Vincent Craignou (82 de ani) care a ajutat la salvarea N.S.Mircea în furtuna de acum 43 de ani, chiar în seara în care i-a fost conferit oficial certificatul de mulțumire.





Comandorul Norbert Schatz, comandantul navei-soră *Gorch Foch*, semnând, la puntea pentru albumul special oferit căpitan-comandorului Gabriel Moise, comandantul navei. S-a întâmplat la Warnemünde, Germania.

Câteva cuvinte despre festival, unde *N.S.Mircea* participă pentru prima oară. Hanse Sail Rostock 2008 se află deja la a 18-a ediție, ceea ce nu este puțin pentru un festival maritim și se desfășoară în fiecare an. În același timp este și parte a unui proiect mult mai amplu, denumit Baltic Sail, aflat și acesta la a 12-a ediție, anul acesta grupând festivalurile Sail Travemünde, Hanse Sail Rostock, Sail Gdansk, Seaa Festival Klaipeda, Sail Karlskrona și Baltic Sail Halmstad, adică două orașe din Germania, unul din Polonia, unul din Lituania și două din Suedia, pe parcursul lunilor iulie și august.

din meritele festivalului, ceea ce ne-a atras atenția fiind ieșirile numeroase ale navelor pe mare, câte două-trei pe zi, astfel încât pe râul Warnow am avut parte permanent de o paradă a velierelor. A fost un program încărcat și pentru *N.S.Mircea* și echipaj, am avut numeroase invitații pe care a trebuit să le onorăm, am avut două cocktailuri la bord pentru că de data aceasta am organizat unul și pentru cadeții de pe celelalte veliere, au fost vizite în baza navală, turneu de fotbal – primele două locuri fiind adjudecate de echipele de pe nava noastră, concurs de tras la rame (din păcate am ocupat doar

locul doi) precum și o vizită la vechea navă *Gorch Foch I* la Stralsund.

Pentru noi a fost important faptul că am fost alături de nava soră a *N.S. Mircea*, *Gorch Foch II* și ne-am putut cunoaște mai bine deoarece au fost și schimburi de echipaje. Căpitan-comandorul Gabriel Moise, comandantul navei: „*Obiectivele echipajului permanent de pe «N.S.Mircea» la Rostock au fost, în principal, trei. Primul, într-o ordine cronologică, a fost întâlnirea cu nava-soră «Gorch Foch II» care sărbătorește 50 de ani de existență. Al doilea obiectiv a fost vizita la Stralsund la vechea navă «Gorch Foch I», „adevărata” navă-soră a lui «Mircea» (dimensiuni aproape identice, n.n.), fostă «Tavarisch» și, al treilea obiectiv, participarea la festivalul maritim Hanse Sail Rostock 2008. Din punctul meu de vedere a fost o întâlnire emoționantă cu comandantul navei «Gorch Foch II», comandorul Norbert Schatz, am făcut un schimb de proiecte foarte interesant care din punctul meu de vedere va trebui finalizat în țară. Aș vrea să apreciez eforturile echipajului «N.S.Mircea» pentru*

că în premieră, o navă din Forțele Navale Române navigă în Marea Baltică.”

Gorch Foch I, Gorch Foch II și ... N.S. Mircea. Fiecare cu sărbătoarea lui!

Totuși, pe ansamblu, senzația care a rămas după Hanse Sail Rostock 2008, a fost una de dezamăgire sau, altfel spus, una care nu s-a ridicat la înălțimea așteptărilor și dorințelor noastre. Vrem să fim foarte clar înțeleși. Atitudinea gazdelor, a organizatorilor, față de noi a fost una corectă, comună tuturor navelor prezente și nu am dori să credeți că am fost ignorați. Până la urmă pavilionul românesc a fluturat la catargul *N.S. Mircea* și aici la Rostock, cu destul succes am putea spune. Părerea de rău provine din faptul că manifestările, subînțelese sau anunțate, dedicate sărbătoririi a 50 de ani de la intrarea în serviciu a navei *Gorch Foch II* și conexeate cu prezența noastră acolo, au lipsit cu desăvârșire. Cu atât mai mult cu cât prezența noastră la Rostock, fapt pentru care marșul s-a prelungit cu o lună, după festivalul de la

Brest, și ne-a adus până în Marea Baltică, se datora nu atât festivalului Hanse Sail Rostock 2008 cât mai ales evenimentului menționat mai sus. Este adevărat că pe toate materialele informative ale festivalului sărbătorirea a 50 de ani de la intrarea în serviciu a navei *Gorch Foch II* figura la evenimentele manifestării dar totul s-a oprit aici. Prezența navei germane a fost utilizată ca fenomen de brand și de marketing, astfel încât putem foarte bine vorbi de „anul *Gorch Foch II*”, cu atât mai mult cu cât în februarie s-a aniversat momentul începerii construcției, pe 23 august se va sărbători botezul navei iar în decembrie intrarea în serviciu, astfel încât formula nu era chiar lipsită de temei. Cele două nave nici măcar nu au fost acostate la același cheu și inițiativele vizitelor reciproce, atâtea câte au fost, au aparținut căpitan-comandorului Gabriel Moise, comandantului navei noastre, și nu gazdelor noastre germane. Nu suntem bântuiți de orgolii nejustificate ale marilor festival, nu suntem noi buricul pământului, dar tot atât de adevărat este și că am fost singura navă-soră prezentă la eveniment și ne-am fi așteptat ca faptul să fie receptat ca

N.S.Mircea la cheul modernului terminal de pasageri de la Warnemünde, Germania.



N.S.Mircea, la ieșire din portul Warnemünde, Germania. Salutul cadeților pe vergi la părăsirea portului Warnemünde. În dreapta în fundal se observă nava-soră *Gorch Foch*.

estivală, aflată la o distanță de 15 kilometri de Rostock, sau dacă vrei, aproximativ 20 de minute de mers cu trenul. Adâncimea redusă a râului Warnow nu permite navigația navelor mari până la Rostock și acesta a fost motivul pentru care am staționat la Warnemünde, la cheul modernului terminal de pasageri, în pupa noastră aflându-se *Dar Młodzieży, Stad Amsterdam, Kruzenshtern* și desigur *Gorch Foch II* nava soră a velierului nostru, așadar mari veliere ale căror nume vă sunt deja familiare din articolele anterioare.

Am fost și la Rostock, am putut vizita orașul și am constatat atmosfera de sărbătoare de pe cheurile la care erau acostate aproximativ 230 de nave, mai mari sau mai mici, nave muzeu sau replici istorice. Fără îndoială este un festival regional, al Mării Baltice – motivul vechii Ligi Hanseatice este prezent peste tot – și am putea spune că este chiar un festival german, fie și doar prin faptul că informațiile oferite de centrul de presă erau, aproape în cvasitotalitatea lor, în limba germană. Oricum, aceasta nu scade cu nimic



Bricuirea punților în Canalul Englez.





N.S.Mircea acostată lângă noul teatru regal din Copenhaga.

atare. Pentru a fi corecți pe deplin trebuie să precizăm că „în zonă” s-a aflat și o altă navă-soră, este vorba de *Gorch Foch I* (ex *Tavarisch*) care din anul 2003 se află la Stralsund, destul de aproape de Rostock, cumpărată de la ucrainieni și transformată în navă muzeu de o asociație non-profit de voluntari până la momentul în care vor fi strânși banii necesari pentru efectuarea reparațiilor. Anul 2008 poate fi în egală măsură și anul *Gorch Foch I* deoarece nava sărbătorește 75 de ani de existență, eveniment trecut sub tăcere de organizatori și despre care am aflat cu totul întâmplător cu ocazia vizitei la Stralsund la nava *Gorch Foch I*. De fapt și în prezent a rămas un mister pentru noi de ce gazdele germane nu au încercat măcar să conexeze cele trei evenimente (*Gorch Foch I*, *Gorch Foch II* și prezența *N.S.Mircea* la Warnemünde) măcar prin reunirea echipajelor (pentru că și pe *Gorch Foch I* se află un echipaj de voluntari) care să marcheze, evident simbolic, prezența celor trei nave surori, dacă nu la același eveniment măcar în aceeași zonă de litoral. Pentru că altfel, am rămas cu vorba românului: fiecare cu sărbătoarea lui!

Ziua Marinei în Marea Nordului

Cele 1060 de mile marine dintre Rostock și Plymouth nu au mai fost parcurse atât de ușor ca la venire. Dacă primele 100 de mile din Marea Baltică nu au pus probleme, odată cu trecerea Strâmtorii Kattegat starea mării

s-a înrăutățit, rămânând la gradul 5 și 6, vântul a atins 18-20 de metri pe secundă iar tangajul, ruliul și răul de mare s-au instalat temeinic la bord pentru următoarele patru zile. Au fost cele mai rele zile ale marșului de până acum sau, după cum zic unii, a fost doar o situație tipică Mării Nordului. Chestie de perspectivă! Evenimentul verii pentru Forțele Navale Române, Ziua Marinei Române, a fost marcat și la bordul navei, desigur într-o manieră mai restrânsă, dată fiind navigația pe mare și condițiile meteo. Să menționăm poziția navei în dimineața zilei de 15 august: 54 de grade, 53 de minute latitudine Nord, 005 grade, 12 minute, longitudine Est, în Marea Nordului, 105 mile marine travers Est de Insula Sylt (Germania), la aproximativ 252 de mile depărtare de Canalul Englez. La ora 9.00, după 6259 de mile străbătute de la plecarea din Constanța, comandantul marșului, comandorul dr.Vergil Moraru a dat citire mesajului șefului Statului Major al Forțelor Navale, contraamiral de flotilă Dorin Dănilă, adresat echipajului *N.S.Mircea* cu ocazia aniversării Zilei Marinei Române: „*Aniversarea la 15 august a Zilei Marinei Militare, îmi oferă prilejul deosebit de a mă adresa celor care, în aceste momente de sărbătoare, sunt plecați într-un marș internațional de instrucție pe apele Mării Negre, Mării Mediterane, Oceanului Atlantic și Mării Nordului. Nașterea, continuitatea și afirmarea marinei române se datorează navei și echipajului său, ca promotoare și purtătoare a tricolorului țării*

pe aproape toate mările lumii. Misiunea care v-a fost încredințată solicită, din partea dumneavoastră, noi și perseverente eforturi pentru atingerea indicatorilor de performanță propuși, cu aplicabilitate directă în activitățile următoare, astfel încât Forțele Navale să-și poată îndeplini obligațiile privind asigurarea securității naționale și participarea activă în cadrul misiunilor Alianței, de apărare colectivă. Acum, în ceas aniversar, toți cei ce iubim marea și oamenii ei, dorim ca dumneavoastră să duceți mai departe acest «spirit Mircea», simbolul marinăriei românești și care înmănunchează, cum nu se poate mai bine, tradițiile noastre marinărești. Urez navei și echipajului ei, îndeplinirea cu succes a misiunii încredințate, iar cu ocazia aniversării Zilei Marinei Române vă doresc multă sănătate, bucurie și tradiționalul Bun Cart Înainte!” În rest a fost doar o altă zi obișnuită pe mare, diferențiată poate doar prin meniul mai deosebit, asta pentru cei care puteau să mai mănânce ceva! Pe data de 18 august urmează să intrăm nu în portul Plymouth, așa cum figura în planul de marș ci în portul și orașelul Fowey la aproximativ 50 de kilometri sud-est de Plymouth pe râul cu același nume și odată cu aceasta în ultima lună pe mare și în ultimele trei escale ale marșului respective Fowey, Lisabona și La Valetta. Dar despre toate acestea și concluziile acestui marș veți putea citi în numărul viitor al revistei noastre. ■



Foto: Ștefan Ciocan

O nouă promoție pentru Forțele Navale

Pe platoul din incinta Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”, a avut loc, pe 31 iulie, festivitatea de absolvire a promoției de ingineri militari și civili, „Integrarea europeană 2007”, a Academiei Navale „Mircea cel Bătrân” și a promoției de maiștri militari ai Școlii Militare de Maiștri a Forțelor Navale „Amiral Ion Murgescu”. Au absolvit 20 de studenți ai Facultății de Marină Militară, 250 de studenți ai Facultății de Marină Civilă și 67 de elevi ai Școlii Militare de Maiștri. La festivitate au participat, contraamiralul de flotilă Dorin Dănilă, șeful Statului Major al Forțelor Navale,

comandanții unităților din Forțele Navale, oficialități civile, reprezentanți ai instituțiilor care își desfășoară activitatea în domeniul transportului naval și portuar, reprezentanți ai asociațiilor cadrelor militare în rezervă și în retragere, cadre didactice, rude și prieteni. Momentul, important prin unicitate pentru fiecare dintre absolvenți, încununare a unei munci susținute timp de 2 ani sau 5 ani de studii, a marcat pornirea pe drumul plin de neprevăzut al carierei militare de maestru militar sau ofițer de marină. Aspirant ing. Florin Gheorghe șeful de promoție al Facultății de Marină Militară:

START în carieră



Foto: Ștefan Ciocan

Pentru cei care au dorit să urmeze o carieră militară în Forțele Navale, în perioada 21-23 iulie s-a desfășurat sesiunea de admitere, la Academia Navală „Mircea cel Bătrân”, Facultatea de Marină Militară. Pentru anul universitar 2008-2009, academia navală, instituție de învățământ superior acreditată a scos la concurs, 40 de locuri, 30 pentru băieți și 10 pentru fete, în domeniul Inginerie navală și navigație,

specializarea Navigație, hidrografie și echipamente navale. Academia Navală „Mircea cel Bătrân”, instituție cu tradiție în peisajul universitar constănțean, dragostea de mare și uniforma militară au reprezentat doar câteva motive pentru ca un număr de 50 de candidați, 38 de băieți și 12 fete, dornici de a experimenta și descoperi tainele profesiei de ofițer de marină, să se prezinte la examenul de admitere. „Am

„*Abia așteptam momentul acesta să termin și să pot să încep activitatea. E o ușurare că am reușit să termin școala, am avut multe activități și multe lucruri de învățat, dar în același timp îmi pare rău că mă despart de toți colegii mei, de profesorii cu care am reușit să am o relație deosebită. Toate lucrurile pe care le-am făcut și care mi s-au întâmplat, bune și rele, cred că au contribuit la formarea noastră profesională.*”

În același cadru festiv s-a desfășurat și ceremonialul de avansare la gradul de aspirant a 52 de absolvenți ai anului IV de studii, promoția 2004-2009 a Facultății de Marină Militară, „Întregirea Națională 90”. Aspirant Nicoleta Coman: „*Este o zi plină de emoții. Sunt emoții pentru că suntem alături de părinți, părinți care încă de la început, din anul întâi, la asta au visat să ne vadă împliniți; o zi plină de emoții pentru că le-am arătat profesorilor sau avem șansa să le arătăm acum profesorilor că munca lor nu a fost în zadar, cadrelor didactice le putem arăta că într-adevăr suntem viitori ofițeri așa cum ne-au format dumnealor; o zi plină de fericire...*”

În cadrul festivității de absolvire, pentru rezultatele excepționale obținute de-a lungul anilor de studii, au fost declarați șefi de promoție: ing. economist Andreea Marcela Verdeș, șef de promoție pe Academia Navală „Mircea cel Bătrân”, aspirant ing. Florin Gheorghe, Facultatea de Marină Militară și maestru militar clasa a V-a Roxana Maria Dan, Școala Militară de Maiștri „Amiral Ion Murgescu”. (O.B.)

ales marina militară pentru că îmi place viața militară și pentru că aici am locul de muncă asigurat, iar în ziua de astăzi un loc de muncă la stat este greu de găsit”, ne-a mărturisit unul dintre candidați înainte de a intra în sala de examen. „*Mi-a plăcut tot timpul ideea de a fi pe mare. Am venit mereu în Constanța, în vacanță și am participat de fiecare dată la Ziua Marinei. M-au fascinat de mică vapoarele, marea și în plus numele meu este Marina și se spune că avem numele predestinat*”, a fost un alt răspuns hotărât al unei candidate la examenul de admitere.

Cei declarați „Admis” la etapa eliminatorie, lucrarea scrisă la limba engleză, au susținut proba de concurs care a constat într-un test grilă la matematică-fizică. În urma rezultatelor obținute toate cele 40 de locuri pe care Academia Navală „Mircea cel Bătrân” le-a scos la concurs, au fost ocupate, mediile fiind cuprinse între 9.59 și 6.36. Deși concurența la examenul de admitere nu a fost foarte mare, rezultatele obținute au vorbit de la sine despre buna pregătire a proaspeților studenți. Astfel, din toamnă, o nouă generație de studenți va duce mai departe tradiția pregătirii profesionale din învățământul militar de marină, pregătire care va continua și se va desăvârși pe mare, la bordul navelor, locul cel mai aproape de sufletul marinărilor. (O.B.) ■



O sărbătoare națională Ziua Marinei Române 2008

Text: Căpitan ing. **Mihai EGOROV**
Olivia BUCIOACĂ
Foto: **Ștefan CIOCAN**

Așa cum ne-am obișnuit în ultimii ani, Ziua Marinei Române a fost din nou un prilej de sărbătoare pentru publicul participant, dar și de multă muncă din partea organizatorilor și participanților la această manifestare. Activitățile au fost numeroase și s-au întins pe durata a mai bine de 10 zile; este vorba evident de ceea ce a putut vedea publicul iubitor de mare și marină. Dincolo de partea oficială, vizibilă, au fost multe ore de repetiții, de muncă pentru fiecare din cei angrenați în complexul numit „Ziua Marinei Române”, pentru ca toate activitățile să se desfășoare așa cum au fost planificate și fără incidente. În paginile următoare vă invităm să citiți o radiografie a momentelor vizibile de la Ziua Marinei, din garnizoanele în care Grupul Mass-Media al Forțelor Navale a putut fi prezent. Și pentru că reușita unei astfel de manifestări de amploare, a fost una colectivă – fiecare membru al echipei Forțelor Navale fiind implicat cel puțin în una din activități – vom încerca să nu facem nominalizări, lăsând la latitudinea fiecăruia să indentifice modul în care s-a implicat în organizarea și desfășurarea acestor activități. O activitate pentru care, poate, fiecare membru al marii familii numită Forțele Navale Române, ar merita felicitări.

106 ani de la prima sărbătorire a Zilei Marinei Române

Activitățile dedicate Zilei Marinei Române au început joi 7 august, la București, prin organizarea simpozionului „106 ani de la prima sărbătorire a Zilei Marinei Române”. Au participat, cadre din conducerea Statului Major General și Statului Major al Forțelor Navale, membri ai Ligii Navale Române și ai Asociației Veteranilor de Război, ofițeri din cadrul Statului Major al Forțelor Navale, precum și pasionați de mare și de marină.

În deschiderea simpozionului au fost citite mesajele de felicitare primite de la ministrul apărării și șeful Statului Major General. Expunerile au avut ca teme *Forțele Navale Române – factor de promovare a intereselor maritime ale României în*

Vizitatori prezenți la expoziția specială dedicată Zilei Marinei Române organizată în cadrul Muzeului Militar Național „Regele Ferdinand I” din București.



contextul geostrategic actual, Participarea Forțelor Navale la activități internaționale în anul de instrucție 2008 și Semnificația Zilei marinei la români. Simpozionul s-a încheiat cu un spectacol susținut de ansamblul Doina al Armatei, Muzica Forțelor Navale și un grup artistic de la Cercul Militar Constanța. Spectacolul de fanfară a continuat apoi pe esplanada din fața Cercului Militar Național, unde a fost organizată și o expoziție de carte marinărească.

Incursiune în trecutul marinei militare

Sala de conferințe a Cercului Militar Constanța a fost, marți, 12 august, gazda simpozionului dedicat sărbătoririi Zilei Marinei Române, „*Marina Română. Tradiții istorice, perspective europene*”, eveniment organizat de Muzeul Marinei Române și instituția-gazdă. La manifestare au fost prezenți ofițeri din Forțele Navale, reprezentanți ai Muzeul Militar Național, Muzeului de Istorie Națională și Arhologie Constanța, Depozitului Intermediar de Arhivă al Forțelor Navale, cadre militare în rezervă și în retragere. Prin această manifestare s-a realizat o incursiune în trecutul Marinei Militare Române, evidențiindu-se principalele repere ale sărbătoririi Zilei Marinei Române, din 1902 până în prezent. În final, participanții la eveniment s-au putut delecta cu un program artistic, prezentat sub titulatura „Tradiții românești”, un scurt montaj artistic de dansuri, cântece și poezii susținut de reprezentanții Cercului Militar Constanța. În seara de 13 august, în cadrul manifestării

zilei de 15 august, la Muzeul Marinei Române a fost vernisată expoziția de filatelie „Istoria navigației”.

Liga Navală Română și „Luna spiritualității marinărești”

Liga Navală Română, ca promotor și continuator al tradițiilor marinărești, a organizat ca avanpremieră la marea sărbătoare a Zilei Marinei, o serie de acțiuni culturale și educaționale de amploare. Miercuri, 16 iulie, Liga Navală Română a organizat o conferință de presă privind „Luna spiritualității marinărești”, în care a prezentat mass-mediei programul manifestărilor ce urmau a se desfășura în perioada 15 iulie-15 august.

Sub genericul „Luna spiritualității marinărești” manifestările au avut menirea de a reuni scriitori, veterani de război, elevi și nu în ultimul rând membrii Ligii Navale Române și de a promova cultura specific marinărească. Vineri 18 iulie, s-a desfășurat la Cercul Militar Constanța, conferința națională a redacțiilor publicațiilor cu tematică de marină. Trebuie să menționăm că reprezentanții Grupului Mass-Media au participat la aceste reuniuni și în anii precedenți. Tema întâlnirii a fost una generoasă, „dezvoltarea spiritului marinăresc și colaborarea între publicațiile de marină”, modul de abordare, dar și finalitatea acestor întâlniri fiind îndoielnică. Grupul Mass-Media și-a reafirmat sprijinul pentru celelalte publicații, cu precizarea în toate situațiile a sursei de informație. Și poate la întâlnirea de anul viitor se va analiza cu mai mult echilibru, dacă nu sunt multe publicații de marină și dacă efortul lor disparat nu ar putea fi canalizat mai bine pentru promovarea marinei și a dragostei de marină, dacă numărul lor s-ar diminua cu creșterea calității acestor publicații. Pentru că în condițiile actuale, publicațiile broșuri sau tipărite alb-negru, au un public țintă limitat, iar impactul la public are de suferit.

Manifestările au continuat, luni, 21 iulie, la Muzeul Marinei Române, unde s-a discutat posibilitatea transformării canonierei *Lt. cdor. Stihî*, în navă muzeu. Activitățile cuprinse în agenda „Lunii spiritualității marinărești” nu



Spectacol de fanfară susținut de Muzica Forțelor Navale pe esplanada din fața Cercului Militar Național.

s-au oprit aici, sâmbătă, 26 iulie, la baza sportivă a Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”, Palazu Mare, având loc întâlnirea anuală a veteranilor de război din Marina Militară. Tradiționala Cupă a Zilei Marinei la yachting, ediția 2008, s-a desfășurat în perioada 13-14 august, pe lacul Siutghiol, Mamaia. De asemenea, Liga Navală Română, cu sprijinul Statului Major al Forțelor Navale și al autorităților locale, a organizat sărbătorirea Zilei Marinei Române în garnizoanele Drobeta Turnu-Severin, Giurgiu, Calafat, Oltenița, Sulina și Galați.

O expoziție în premieră

Vineri, 8 august 2008, în cadrul Muzeului Militar Național din București, în prezența contraamiralului de flotilă Gheorghe Petria, locțiitorul șefului Statului Major al Forțelor Navale și a numeroși invitați, ofițeri de marină, veterani, profesori, muzeografi, a avut loc vernisarea expoziției speciale dedicate Zilei Marinei Române proiectate și organizate de Muzeul Marinei Române din Constanța. A fost pentru prima oară când o asemenea expoziție a fost organizată în București cu prilejul aniversării Zilei Marinei Române.

Aspect de la simpozionul organizat la Cercul Militar Național București.



Expoziția organizată în acest cadru a pus vizitatorul în contact cu cele mai cunoscute instrumente de navigație, indispensabile artei călătoriilor pe ape: busolă, alidadă, sextant, compas, anemometru. De asemenea, au putut fi vizualizate machete de mine și telegraf, un aparat de aprindere pentru torpile și alte obiecte specifice.

Miniaturile artistice semnate de profesorul Eugen Șerbin au ilustrat unele dintre cele mai cunoscute nave ale Marinei Militare Române, dar și diferite tipuri de nave comerciale, Marina noastră Comercială dezvoltându-se la pavăza Forțelor Navale.

Expoziția a suscitât interesul bucureștenilor pasionați de mare, afluența de vizitatori fiind foarte mare și în zilele următoare. (F.S.)

Regina Maria și Marea

Expozițiile de artă dedicate Zilei Marinei Române au continuat și la Constanța. Vineri, 8 august, la bordul fregatei *Regina Maria* a avut loc vernisajul expoziției „Regina Maria și Marea” organizată de Forțele Navale, în colaborare cu Muzeul Național Cotroceni, Muzeul Marinei Române și Muzeul Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”, cu ocazia împlinirii a 70 de ani de la moartea Reginei Maria a României și a sărbătoririi Zilei Marinei Române. Încă de la început, vizitatorii, iubitori de mare și istorie, au fost introduși în atmosfera unei epoci îndepărtate, fiind întâmpinați de tineri ce purtau uniforme militare din perioada Reginei Maria. Expoziția a reprezentat o întoarcere în timp, printre obiecte din patrimoniul Muzeului Național Cotroceni, tablouri, fotografii de epocă și cărți poștale care o înfățișau pe Regina Maria în diferite ipostaze în anumite momente ale vieții sale, împreună cu copiii, singură sau în prezența unor personalități ale lumii politice din acea vreme. Un alt obiect de anvergură și de mare susținere al expoziției a fost reprezentat de fota Reginei Maria. În cadrul expoziției au putut fi admirate și câteva tablouri care o înfățișau pe regină, cel mai reprezentativ fiind cel în care Regina Maria se afla la bordul distrugătorului care îi purta numele. Expoziția a fost întregită prin amabilitatea doamnei Mariana Păvăloiu de



Expoziția „Regina Maria și Marea”, organizată la bordul fregatei *Regina Maria* s-a bucurat de un număr mare de vizitatori.

la Muzeul Academiei Navale „Mircea cel Bătrân” de o serie de cărți document despre viața reginei și contribuția importantă pe care a avut-o în epocă și de două articole despre ceea ce a însemnat marea pentru Regina Maria.

Cupa Ziua Marinei

În urma manifestărilor dedicate Zilei Marinei Române, în perioada 23 iunie-9 august s-a desfășurat Cupa Ziua Marinei, organizată de Statul Major al Forțelor Navale. Echipele și-au disputat locurile în semifinale la mai multe discipline sportive: tenis, tenis de masă, fotbal-tenis, fotbal și volei. Sâmbătă, 9 august, la Academia Navală „Mircea cel Bătrân” s-a desfășurat finala competiției sportive Cupa „Ziua Marinei Române” între unitățile garnizoanelor Constanța, Mangalia, Brăila și Tulcea. În urma meciurilor vii disputate, au ieșit învingătoare, ocupând prima poziție în clasament: garnizoana Constanța la tenis de câmp, tenis de masă și fotbal-tenis, iar la fotbal și volei garnizoana Mangalia. Locul I a fost câștigat, la tenis de masă simplu, de Mm I Ionel Panaite (fregata *Mărășești*), iar la tenis de masă dublu, de Mm I Nicușor Popa și Mm III Radu Ghencea (fregata *Regele Ferdinand*). La tenis de câmp simplu, primul loc pe podium a fost ocupat de Mm III Iulian Mototolea, iar la tenis de câmp dublu de Mm III Iulian Mototolea și Mm II Cristian Perșoiu (fregata *Regele Ferdinand*). La fotbal tenis dublu, Mm II Daniel Pisciă și Darie Dragomir au obținut locul I, reprezentând fregata *Regina Maria*. Divizionul 150 Rachete Navale, Mangalia, a ieșit învingător, reușind performanța de a pleca acasă cu două cupe câștigate fotbal și volei.

Regata „Cupa Mircea” la veliere

Statul Major al Forțelor Navale, Liga Ofițerilor din Marina Militară și Yacht Club



Aspect din timpul desfasurarii finalei cupei Ziua Marinei Romane la fotbal.



Aspect din timpul desfășurării Regatei „Cupa Mircea” la veliere.



Elicopterul Puma Naval a fost și în acest an un punct de atracție pentru toți cei prezenți la Ziua Porților Deschise din Portul Militar Constanța.

București au reeditat, organizat și găzduit sâmbătă, 9 august, în rada portului turistic Tomis, pentru prima dată după 1989, Regata „Cupa Mircea”, competiție de ambarcațiuni cu vele care s-a desfășurat pentru prima dată în anii '60, dar care s-a pierdut de-a lungul timpului. Reeditarea acestei manifestări, după o pauză de 19 ani a avut semnificația punerii în valoare a măiestriei marinărești și sportive a fiecăruia dintre participanți, precum și a dinamismului și frumuseții navigației cu vele. Încă de la primele ore dimineții, peste 20 de ambarcațiuni cu vele, de la cele mai luxoase până la cele din lemn, o îmbinare perfectă între clasic și modern au pornit în larg din rada Portului Tomis. De la Regata „Cupa Mircea” nu putea să lipsească Academia Navală „Mircea cel Bătrân” care a participat cu o ambarcațiune cu vele de dimensiuni reduse, cutterul *Tomis*. Dintre toate yachturile moderne participante, *Corsarul*, ambarcațiune cu vele construită acum două decenii numai din lemn, a fost cea care a dat culoare evenimentului, poate și pentru faptul că, spre deosebire de celelalte ambarcațiuni, *Corsarul* navighează clasic așa cum făceau corăbierii pe vremuri. S-au acordat, cupe și premii pentru primele trei locuri la fiecare clasă, iar la ceremonia de premiere, organizatorii au acordat tuturor participanților premii constând în instrumente de navigație, Cartea Pilot a Mării Negre și harta de navigație a coastei Mării Negre.

Forțele Navale și-au deschis porțile

Duminică 10 august, Porturile militare Constanța și Mangalia și-au deschis porțile pentru vizitatori. Aceștia nu s-au lăsat prea mult așteptați, fiind prezenți în număr mare să viziteze expoziția de nave și de tehnică militară. La Constanța, au putut fi vizitate fregatele *Regina Maria* și *Mărășești*, nava purtătoare de rachete *Lăstunul*, dragorul maritim *Slt. Alexandru Axente*, corveta *Contraamiral Horia Macelariu*, monitorul *Ion C Brătianu*, vedeta blindată *Opanez*, submarinul *Delfinul*, elicopterul *Puma Naval*,



Portul Militar Constanța, pregătit să-și primească vizitatorii.

precum și tehnică specifică infanteriei marine și scafandrilor, fiecare suscitând interesul celor prezenți. În aceeași zi a fost organizată Ziua Porților deschise și la Muzeul Marinei Române care s-a bucurat de un număr mare de vizitatori. După amiaza, a avut loc un concert susținut de Muzica Militară a Forțelor Navale iar seara a avut loc un spectacol omagial dedicat sărbătoririi zilei marinei. Pe ecranul instalat lângă Comandamentul Flotei, au loc în perioada 10-15 august, prezentări de filme tematice din Forțele Navale, realizate de Grupul Mass-Media al Forțelor Navale.

De dimineață, după ridicarea pavilionului și a marelui pavoaz, deși soarele se ascunsese în nori și primii stropi de ploaie își făcuseră apariția, prevestind o zi mohorâtă, o mulțime entuziastă a luat cu asalt, dana militară

a portului Mangalia, poate și pentru că transportul vizitatorilor a fost asigurat de către armată, care a pus la dispoziție un autobuz cu plecare din oră în oră din fața Cercului Militar Mangalia. În câteva momente, norii s-au risipit, soarele a început să ardă, trimițându-și reflexiile în mare și pe navele la bordul cărora au urcat sute de curioși. Au putut fi vizitate nava purtătoare de rachete *Zborul*, dragoarele maritime Lt. *Remus Lepri* și Lt. *Lupu Dinescu*, corveta *Am. Petre Bărbuneanu* și expoziția de tehnică militară. Unul dintre punctele de maxim interes l-a reprezentat șalupa *Rândunica*, cu care cei prezenți s-au aventurat într-o plimbare pe lacul Mangalia. Într-o atmosferă de sărbătoare și voie bună, rudele marinarilor, turiștii sau simpli iubitori ai mării au adresat întrebări militarilor de la bordul

navelor, în încercarea de a cunoaște cât mai multe lucruri despre tehnică, nave, misiuni, dar și despre viața de pe mare. Tavi Nazarie: „Am ales să-mi petrec ziua de duminică alături de marinari, cu ocazia Zilei Porților Deschise, poate din curiozitate...m-a atras întotdeauna tehnica, tehnica militară în special, alături de faptul că am avut posibilitatea să văd nave care sunt în parteneriat cu forțele NATO. Sincer m-au impresionat și ca tehnică, deși am înțeles că este destul de veche, dar am observat că este bine întreținută. Pe navele pe care le-am vizitat ni s-au oferit informații deosebite, nu iei contact în fiecare zi cu ele. Mi se pare o măsură bine venită această Zi a Porților Deschise”. Daniela Tudor: „Suntem localnici, iar marea este sufletul nostru, nu cred că am putea pleca vreodată de aici. Am

Spectacolul omagial dedicat sărbătoririi Zilei Marinei, organizat în Portul Militar Constanța.





Conducerea Forțelor Navale Române prezentând onorul înaintașilor marinari care și-au pierdut viața pe întinsurile nesfârșite ale apelor.

venit mai mult pentru copii, pentru cultura lor generală, să vadă navele, tehnica de la bord. Acum sunt mici, dar poate în viitor se vor gândi la o carieră militară.” Lume, agitație, întrebări și răspunsuri, pavilioane multicolore, nave și tehnică militară, blitzurile aparatelor de fotografiat strălucind în lumina soarelui, și peste toate acestea marea, o mare calmă și prietenoasă. Aceasta a fost în linii mari atmosfera Zilei Porților Deschise.

Activități la Cercurile militare

Luni, 11 august, la Cercul Militar Constanța a avut loc deschiderea vernisajului expozițiilor de carte, pictură, grafică marină și siluete de veliere. Chiar dacă doar pentru câteva clipe, expoziția de icoane a Ioanei Iacob, înfățișând-o pe Maica Domnului cu pruncul, ne-a purtat în lumea culorii, aducându-ne în suflet liniștea și împăcarea. Expoziția de grafică a Ninei Vizireanu ne-a dezvăluit dragostea pentru mare, iar tablourile căpitan-comandorului Alexandru Istrate au realizat o scurtă istorie a velierelor care au surprins vizitatorii prin mișcare și culoare. Toate aceste expoziții, adevărate explozii de culoare, alături

de expoziția de carte dedicată oamenilor mării, realizată de Cristian Soare, au avut în comun frumosul, manifestat în toate formele artistice.

Cu ocazia sărbătoririi Zilei Marinei și a împlinirii a 39 de ani de când Casa Armatei și-a început activitatea în actuala locație a Cercului Militar Mangalia, luni, 11 august s-a desfășurat ceremonialul de ridicare a drapelului României în fața Cercului Militar Mangalia și dezvelirea tabloului pictat de Karl Robert Perko, o donație făcută instituției de cultură. Din agenda evenimentului au făcut parte expoziția de carte „Maria și marea”, organizată în colaborare cu biblioteca municipală și expoziția de desene realizate de elevii din oraș. În cadrul suitei de manifestări dedicate Zilei Marinei, pe 13 august a avut loc la Hotelului IGAF expoziția de navomodele, crustacee și pești, activitate inițiată și organizată de Cercul Militar Mangalia. Seara s-a încheiat cu demonstrații artistice și un recital de muzică militară în fața Casei de Cultură din Mangalia.

Tot miercuri 13 august, la sediul Prefecturii Constanța a avut loc vernisajul expozițiilor *Militarii dobrogeni la datorie și Litoralul*

Sosirea Zeului Neptun, pe un crap urias, cu alaiul său de ninfe.



Foto: Olivia Buciucă



Foto: Vasile Stan

Echipajul remorcherului fluvial 328 prezentând onorul în cadrul activităților organizate cu ocazia Zilei Marinei Române la Tulcea.

românesc al Mării Negre - aspecte cotidiene, precum și premierea, personalităților care au contribuit de-a lungul timpului la dezvoltarea domeniului maritim. Au fost omagiate zece personalități, cea mai impresionantă figură fiind cea a lui Gheorghe Bucur, maistru militar principal în retragere, veteran de război în vârstă de 101 ani, membru de onoare al Ligii Maiștrilor Militari de Marină.

Comemorarea eroilor

Joi 14 august, ziua a început cu defilarea gărzii de onoare, cu fanfara și drapelul de luptă, pe principalul bulevard al orașului Constanța. A urmat o ceremonie la Comandamentul Flotei, de decorare de către șeful Statului Major General și șeful Statului Major al Forțelor Navale, a unor ofițeri, maiștri militari și soldați voluntari din cadrul Forțelor navale, urmată apoi de o ceremonie de depunere de coroane de flori la Monumentul Marinarilor.

Ceremonialuri de depunere a coroanelor de flori și slujbe religioase de pomenire și de cinstire a memoriei marinarilor căzuți la datorie s-au desfășurat sâmbătă 9 august în Piața Independenței din Brăila și joi 14 august, în Cimitirul Central din Tulcea și la monumentul din Mangalia.

Ziua Marinei în porturile dunărene

Pe Dunăre, navele așteptau în dispozitiv pentru a intra în scenă. Fiecare avea rolul său, reprezentând o mică scenetă dintr-un mare spectacol, Ziua Marinei. La Brăila, manifestările dedicate Zilei Marinei au urmat acele frumoase tradiții moștenite încă de la primele sărbători ale începutului de secol XX. Și pentru că în fiecare an, în perioada 15-17 august, sunt zilele Brăilei, Ziua Marinei a culminat și cu festivitățile dedicate zilei orașului de la Dunăre. Organizarea activităților prilejuite de Ziua Marinei Române s-a realizat în colaborare cu Liga Navală, filiala Brăila și cu sprijinul autorităților locale, primăria Brăila. Ziua Marinei a început cu un moment solemn, ceremonialul militar de ridicare a pavilionului, geacului și marelui pavoaz, la toate navele aflate în dispozitivul fix în portul Brăila. În timp ce fanfara militară a garnizoanei Brăila intona Imnul Național, de la bordul monitorului *Mihail Kogălniceanu* și vedete blindate *Rovine* s-au executat în semn de



Foto: Olivia Buciucă

Jocul marinăresc, purcelul la școndru, desfășurat cu ocazia Zilei Marinei Române la Brăila.

salut 21 de salve cu tunurile calibru 100 mm. După alocuțiunile oficialităților, participanții au asistat la oficierea unui Te—Deum de către un sobor de preoți și la lansarea la apă a ancorei de flori, în memoria eroilor marinari.

Momentul cel mai așteptat de asistență, a fost reprezentat de parada navală la care au defilat atât nave militare cât și civile și de exercițiile specifice acțiunilor de la fluviu: respingerea atacului de la mal cu armamentul de la bordul navelor purtătoare de artilerie, forțarea unui baraj de mine prin dragaj de distrugere prin bombardament și asigurarea unei nave de transport de către vedetele fluviale la trecerea prin pasa dragată, respingerea incursiunilor navelor purtătoare de artilerie adverse, precum și controlul și inspecția unei nave suspecte care nu s-a supus somației. Atmosfera a fost întregită de două grupuri de avioane IAR 99 și MIG 21 LANCER care au survolat spațiul salutând mulțimea și s-au făcut nevăzute în doar câteva secunde. Parada navală a continuat și spre seară, în portul Galați, unde navele au încântat publicul cu exerciții demonstrative.

Din peisajul manifestărilor dedicate Zilei Marinei nu au lipsit mult jocurile marinărești. Toate festivitățile desfășurate cu ocazia Zilei Marinei au fost patronate de zeul Neptun, care și-a făcut apariția pe un crap uriaș, și a cărui prezență a marcat deschiderea jocurilor marinărești, concursul de ambarcațiuni, prinderea purcelului la școndru și hora



Foto: Victor Gidulță

Jocurile marinărești au fost savurate din plin de participanții la Ziua Marinei Române din Mangalia.

rațelor”. Cristina Iorga: „De mică am participat la aceste evenimente, poate și pentru că tatăl meu a fost marinar la fluviu. Un moment de care îmi aduc aminte de fiecare dată cu plăcere și care mă surprinde în fiecare an îl reprezintă parada navelor. Pentru marinari cu ocazia zilei lor le urez La mulți ani! și la cât mai multe sărbătorii ale Zilei Marinei.” Contraamiralul de flotilă (r.) Traian Anderson: „După ce am făcut prima parte a serviciului meu în Marina Militară la mare, m-am retras

la Dunăre. Am fost ambarcat pe navele de suprafață la mare și la fluviu și pe submarin. Faptul că tradiția sărbătoririi Zilei Marinei se păstrează de la an la an, nu poate decât să mă surprindă în mod plăcut de fiecare dată. Am venit de la Galați, special pentru a participa la Ziua Marinei și am fost foarte mulțumit de tot ce am văzut aici. Le urez tuturor marinarilor multă sănătate și succese.”

Seara a urmat aprinderea pavoazului electric și retragerea cu torțe în acordurile



Oficialitățile urmărind spectacolul oferit de marinari de ziua lor. De la stânga la dreapta: amiralul dr. Gheorghe Marin, șeful SMG, Traian Băsescu, Președintele României și contraamiralul de flotilă Dorin Dănilă, șeful SMFN.

muzicii ușoare, care a încheiat apoteotic o zi încărcată de semnificații pentru Marina Română.

Vineri 15 august, la Tulcea, festivitățile s-au desfășurat în prezența oficialităților militare și locale și a unui public numeros. După alocuțiunile oficialităților, participanții au asistat la oficierea unui Te – Deum de către un sobor de preoți și la lansarea la apă a unei ancore de flori. Manifestările au continuat cu exercițiile specifice acțiunilor navelor de la fluviu și cu parada navală. De la sărbătoarea marinarilor nu au lipsit Zeul Neptun, care și-a făcut apariția pe o balenă și nici jocurile marinărești: concursul de ambarcațiuni, prinderea purcelului la școndu și hora rațelor.

Chiar dacă n-a avut fastul de altădată, ziua marinei a fost sărbătorită și la Galați,

unde oamenii au putut să vadă parada navelor militare și civile, defilarea pe faleză a gărzii de onoare și a fanfarei, dar și o serie de jocuri tradiționale marinărești tradiționale. Episcopul Dunării de Jos, Casian Crăciun, a oficiat o slujbă de pomenire a marinarilor dispăruți în apele Dunării și a participat la lansarea în apele fluviului a unei cruci de flori.

Zeul Neptun a fost adus din apele Dunării, în portul Giurgiu, cu o șalupă a Direcției Poliției de Frontieră pentru a marca Ziua Marinei. Acțiunea a fost urmată de o defilare a ambarcațiunilor pe Dunăre, o slujbă religioasă și lansarea la apă a ancorei de flori. Totodată, pe cheu s-au desfășurat jocuri marinărești, festivitățile continuând cu o serie de plimbări cu vaporeșul pe Dunăre, un spectacol de divertisment și un foc de artificii.

Ziua Marinei Române a fost sărbătorită și la București, unde organizatori au fost Statul Major al Forțelor Navale și Liga Navală Română. Chiar dacă nu a avut fastul ceremoniilor desfășurate în principalele porturi de la Dunăre și mare, ceremonia a inclus momentele specifice acestei sărbători: intonarea imnului național, discursuri, jocuri marinărești și o plimbare cu vaporeșul prin Herăstrău.

Aniversare la mare

La Mangalia, activitățile desfășurate de Ziua Marinei Române au respectat întocmai tradiția marinărească a acestei sărbători. S-au ridicat pavilionul, geacul și marele pavoaz la navele aflate în dispozitiv. A urmat oficierea unei slujbe religioase, în timpul căreia a fost sfințită ancora de flori pentru cei care au pierit pe mare. Din Portul Turistic nu a lipsit nici Zeul Neptun, care, însoțit de ninfe, a declarat deschise tradiționalele jocuri marinărești. Turistii, dar și localnicii au putut, să-i încurajeze și aplaude pe marinarii care au intrat în hora rațelor, au încercat să prindă porcul aflat pe școndu și s-au întrecut la trasul la parâmbă. Tuturor celor prezenți le-a fost prezentat un spectacol artistic oferit de Cercul Militar, cât și o expoziție de tehnică militară, iar seara sărbătoarea a continuat pe scena-scoică, cu spectacolul *De la Callatis cu dragoste*.

Punctul culminant al manifestărilor organizate cu ocazia Zilei Marinei Române a avut loc la Constanța unde mii de persoane au fost prezenți să urmărească spectacolul din apă, de pe mare și din aer oferit de marinari.

La sărbătoarea lor au fost alături de marinari, președintele României, Traian

Băsescu, ministrul Apărării Teodor Meleșcanu, ministrul Justiției Cătălin Predoiu, șeful Statului Major General, amiralul dr. Gheorghe Marin, secretarul de stat și șef al Departamentului pentru relația cu Parlamentul și informare publică, Georgeta Ionescu, secretarul general al Ministerului Apărării, Georgeta Gavrilă, reprezentanți ai autorităților centrale și locale. Au mai fost prezenți, cadre militare, demnitari, reprezentanți ai partidelor politice.

Adresându-se marinarilor, președintele i-a responsabilizat pentru rolul pe care-l au atât pe Dunăre cât și pe mare, dar i-a și felicitat pe toți sărbătorii acestei zile. „La Marea Neagră, România are responsabilitatea deosebită a apărării frontierei de stat, dar și a apărării frontierei Uniunii Europene și a NATO. Forțele Navale Române își asumă responsabilități în numele Europei, în numele aliaților, motiv pentru care procesul de dotare și modernizare a Forțelor Navale Române trebuie să fie unul accelerat, unul pe măsura așteptărilor aliaților de la noi. Avem o Dunăre, o Dunăre care pe 1075 de kilometri reprezintă un coridor de transport, dar și un coridor de dezvoltare economică. Ziua Marinei este o sărbătoare a oamenilor ei, oameni căliți, oameni care, spre deosebire de mulți alții, au două mari iubiri: iubirea pentru navă și mare, iubirea pentru familie. Întotdeauna, marinarul aflat în misiune își dorește să ajungă acasă, iar marinarul aflat acasă își dorește să plece pe mare. Dacă sosit acasă marinarul acostează în cel mai liniștit port, plecat pe mare este gata să o înfrunte. Deși o iubește, este gata oricând să o înfrunte și să o învingă. Nu întotdeauna reușim însă. Uneori, oameni ai mării cad la datorie, fie că sunt la bordul navelor militare sau la bordul navelor comerciale. Se duc la fund odată cu navele lor și având în suflet și în minte ultimul gând, acela către cei dragi rămași acasă. Așa sunt educați și construiți marinarii. Noi, voi, știți marea de dincolo de orizont, acolo unde ea nu te iartă. Marea este cea care vă călește, marea este cea care vă cheamă, marea este cea care vă atrage, marea este cea pe care o aveți în gând tot timpul de-a lungul vieții voastre. Și

vă spune un om care a comandat nave grele, nave mari, nave pe care le-a iubit alături de mare, că marea are destinul să piardă până la urmă. Până la urmă, oricare dintre noi vom ceda marea pentru dragostea pentru familie. Astăzi, de ziua voastră, de ziua noastră, vă doresc „La mulți ani!“, putere, bărbăție și curaj - sunt acele elemente care caracterizează toată viața unui marinar. La mulți ani, dragi marinari ai României! La mulți ani!”

Exercițiile demonstrative desfășurate atât pe mare, pe faleză, dar și în aer, au fost savurate de publicul prezent în număr mare la eveniment. Nu au lipsit din program, depunerea ancorelor de flori în mare, ca omagiu adus eroilor marinari, ceremonialul religios oficiat de ÎPS Teodosie, sosirea zeului Neptun înconjurat de nimfe, respingerea atacului aviației, dragajul, căutarea submarinului, acțiunea scafandrilor, evoluția celor două elicoptere Puma naval, acțiunea navelor fluviale pentru respingerea unui desant inamic, exercițiul de respingere a atacului terorist, lansarea parașutiștilor pe mare. În paralel, studenții Academiei Navale s-au întrecut la alergarea în sac, alergarea cu oul în lingură sau la trasul parâmei.

Activitățile s-au încheiat cu defilarea navelor de luptă, a elicopterelor, a ambarcațiunilor participante la manifestări, a gărzii de onoare și cu un moment artistic prezentat de Muzica reprezentativă a Forțelor Navale.

A fost Ziua Marinei 2008, o sărbătoare deopotrivă a țării, a orașelor-porturi și a Marinei. ■



Spectacol total de Ziua Marinei Române 2008.



Specialiștii constănțeni la Ziua Arhivelor Militare

Florin STAN
Muzeul Marinei Române

La 26 iulie 2008, Serviciul Istoric al Armatei - București și Centrul de Studii și Păstrare a Arhivelor Militare Istorice - Pitești, au aniversat 88 de ani de la înființare. Cu acest prilej, la Pitești, a fost organizată în perioada 25-26 iulie sesiunea de comunicări științifice „Armata Română și unitatea națională”. Manifestarea a reunit circa 70 de specialiști din toată țara, arhiviști, cercetători, profesori, care au dezbătut teme dintre cele mai importante pentru cercetarea istorică. Dintre specialiștii participanți menționăm câteva nume: prof. univ. dr. Gh. Buzatu, prof. univ. dr. Constantin Bușe, dr. Cornel Țucă, colonelul (r) dr. Al. Oșca, colonelul (r) dr. Petre Otu, colonelul (r) Ilie Schipor. Constanța a fost reprezentată de autorul acestor rânduri, șeful Secției de Istorie din cadrul Muzeului Marinei Române, arhivistul Liliana Bălașa, căpitanul Claudiu Cristea, șeful Depozitului Intermediar de Arhivă al Forțelor Navale și Mariana Păvăloiu, custode al Muzeului Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”. Studiile prezentate au fost grupate în volumul editat cu prilejul sărbătoririi a 88 de ani de la înființarea Arhivelor Militare Române, lansat chiar în cadrul sesiunii de comunicări, sub coordonarea șefului Serviciului Istoric al Armatei, comandorul dr. Marian Moșneagu, *Armata Română și unitatea națională - studii și comunicări*, Editura Delta Cart, Pitești, 2008, 292 p. Au mai fost lansate reviste: *Document. Buletinul Arhivelor Militare Române*, nr. 2 (40)/2008 și *Orizont. Revistă de istorie*, nr. X. De asemenea, s-a semnalat apariția a două importante titluri: Gh. Buzatu, Stela Cheptea și Marusia Cârstea (editori), *Jurnalul mareșalului Antonescu*, vol. I, Casa editorială Demiurg, Iași, 2008, 587 p. și Nicolae C. Petrescu, *Marina Română în războiul antisovietic*, Editura și tipografia Europroduct, Pitești, 2008, 280 p. Ca repere istorice al Arhivelor Militare, menționăm: înființarea la 26 iulie 1920 pe lângă Secția 6 Istoric din cadrul Marelui Stat Major a unui depozit de arhivă istorică, unde au fost centralizate dosarele operative create de comandamentele participante la Războiul de Reîntregire Națională; înființarea la 1 aprilie 1923 a Depozitului de Arhivă al Ministerului de Război sub denumirea de Arhiva Generală a Ministerului de Război; publicarea la 10 iulie 1933 a primului Regulament al Arhivelor Armatei. ■

RADIOGRAFIA UNUI DESTIN

Comandorul (r) prof. Mihai CHIRIȚĂ (II)

Comandor (r) prof. Mihai CHIRIȚĂ
dr. Mariana PĂVĂLOIU
Muzeul Academiei Navale
„Mircea cel Bătrân”

„Vă ordon, treceți Prutul!”

În anul următor, 1941 (22 iunie) s-a primit ordinul generalului Ion Antonescu: „Vă ordon, treceți Prutul!” Acesta își avea cartierul general la Galați. Monitorul *Ardeal* împreună cu monitorul *Lahovary* se aflau la Gura Siretului, alte două monitoare - *Catargiu* și *Kogălniceanu* -, la Tulcea, iar *Bucovina* și *Brătianu* la Brăila, în rezervă. Operațiunile care au urmat până la eliberarea completă a Basarabiei, sunt descrise în „Amintiri din război și prizonierat”. În noiembrie 1941, flota de Dunăre a fost demobilizată. Operațiile militare au fost reluate în 1942 și continuate până la 23 august 1944, în supraveghere și defensivă. Ceea ce a urmat după 23 august 1944 se descrie tot în „Amintiri din război și prizonierat”.

Prizonieratul

Prizonieratul este descris amplu în „Amintiri din război și prizonierat”. De remarcat că armata română prin prizonierii săi a fost singura care a acceptat să formeze divizii de voluntari (T.V. și HCC) pe teritoriul URSS și să depună jurământ de credință lui Stalin. Nicio altă armată (finlandeză, poloneză, germană sau maghiară) nu a făcut acest lucru. Evident s-a comis un act de trădare. Însăși armata sovietică îi considera pe proprii săi soldați dezertori sau prizonieri-trădători. Marinarii,

puțini la număr (31) s-au înscris în divizia HCC ca voluntari, cu excepția unuia singur (locotenentul Chiriță), la îndemnul „canalei” Stoenescu Nicolae („Tiganu”). În felul acesta, marina simpatizată până atunci de către ofițerii armatei de uscat, a fost grav compromisă. Ei nici nu-și găseau rostul într-o divizie terestră. De altfel, cu rușii ne aflam în stare de război (temporar armistițiu), fiindcă nu ne-au recunoscut calitatea de aliat și nici de beligerant, nici chiar la încheierea tratatului de pace de la Paris în 1946, deși România sacrificase 270.000 vieți de ostași pe frontul de vest. Lucrurile trebuie clarificate pentru istorie, în scopul deosebirii dintre patriotism și trădare. Generațiile viitoare trebuie să învețe și să se comporte ca atare ca în situații ca cea a prizonieratului.

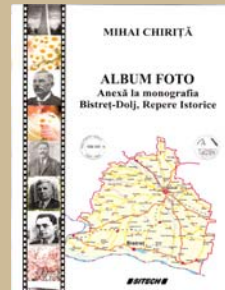
Reacționar și dușman al poporului

Trecut în rezervă la sosirea din captivitate, ca „reactionar și dușman al poporului”, fiindcă nu m-am înscris în divizie, am lucrat totuși în profesia pentru care mă pregătisem: proiectant în construcții navale, la IPRONAV, profesor, comandant, instructor de marină în COC-AVSAP și inspector de navigație în marina comercială, având ca sarcină brevetarea personalului navigant. În 1954, după un an de concentrare, mi s-a acordat gradul de căpitan de rangul III (r) și mi s-a dat șefia unei noi catedre, de Astronomie nautică, Aparate electrice de navigație și hidrometeorologie, desprinsă din catedra de Navigație și devenită independentă. La desconcentrarea din

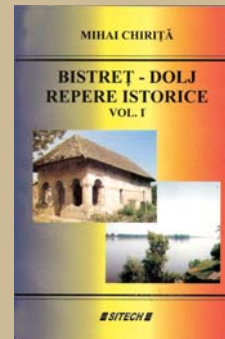
1 septembrie 1955, în urma unui ordin impus de Tratatul de la Varșovia, am fost desconcentrat. La obținerea gradului de căpitan de rangul III îmi dădusem consimțământul pentru reactivare. După desconcentrare, am oferit Comandantului Marinei în manuscris tratatul de Astronomie nautică. Ulterior, l-am întocmit și pe cel de Navigație, în colaborare cu căpitanul de rangul II Pavica Victor. Ambele s-au tipărit la Editura Militară și sunt în uz și astăzi la Academia Navală „Mircea cel Bătrân”. În continuare, am colaborat și la întocmirea Lexiconului maritim englez-român, cu corespondență în alte patru limbi, franceză, germană, rusă și spaniolă. În noiembrie 1955, am fost solicitat de către comandantul marinei să-mi dau consimțământul pentru reactivare, pentru a reveni la catedră. Am refuzat. Obținusem un post de navomodelist în Comitetul Central al Asociației pentru Sprijinirea și Apărarea Patriei (AVSAP), unde puteam să-mi desfășor activitatea de constructor naval, ca instructor și navomodelist. Aveam și 2 ani de Politehnică (electrotehnică) întrerupți în cei patru ani de captivitate. Activitate tot atât de plăcută ca și cea de la catedră. Dar nu-mi plăcea nici atmosfera politică de SMSM. La fel, renunșasem și la continuarea studiilor la Politehnică, fiindcă activitatea de inginer nu corespundea idealurilor mele de matematician de a efectua ca inginer lucrări de creație. Se copiau de către desenatori planuri obținute din URSS și din țările comuniste ca Polonia. În tinerețe, visasem să fac inginerie în străinătate, ca inginerii navali de până atunci.

Inspector cu navigație

Ca inspector principal de navigație în Ministerul Transporturilor am lucrat până la pensionare, timp de 12 ani (1965-1977). Până atunci îndeplinisem funcția de „tehnician” în Divizia Generală a Navigației Civile (NAVROM), neavând studii superioare. „Tovarășii” de la conducere considerau că Școala Navală, cu durata de 5 ani



(1 an în SPO, 2 ani Școala Navală și 2 ani Școala de Aplicație) nu putea fi echivalată cu studii superioare, ca institutele și academiile, fiindcă s-a numit „școală” (ca cea primară?). În 1965, printr-un examen de diferență la SMSM am devenit absolvent al secției comerciale. În felul acesta am fost încadrat cu studii superioare, fiindcă prin nomenclator funcția nu putea fi ocupată decât de către absolvenți ai unor institute, ca Mecanica Navei de la Galați. În sfârșit, s-a putut face o „reparație” a titlului, ceea ce mi-a servit la obținerea unei pensii corespunzătoare. Ca inspector de navigație, am încercat să fiu model și pentru ceilalți inspectori mai tineri, foști elevi de-ai mei. Dar nu aveai cu cine să te înțelegi. Erau printre ei niște bețivi, însă membri de partid. Pe teren, numai de inspecție nu se țineau. Cred că nici nu știau ce sunt acelea. Se țineau de chefuri și primeau, dacă nu pretindeau plocoane. Rămăsesem un ins izolat iar cu „o floare nu se putea face primăvară.” Adaug că am refuzat și gradul de „amiral onorific”. Era destul pentru mine faptul că fostul meu soldat Diaconu Florea fusese promovat discret, e drept, contraamiral și apoi avansat viceamiral, ajuns la comanda marinei. Gradul cu care



m-am mândrit și cu care, de fapt, mi-am încheiat cariera militară a fost gradul de căpitan. L-am obținut în lipsă, la trei luni după ce căzusem prizonier (1 dec '44). Aveam să aflu la sosirea în țară, după patru ani. Am fost singurul care am rămas pe monitor, împreună cu echipajul. Din ordinul șefului Marelui Stat Major al Armatei, generalul Gheorghe Mihail, transmis prin comandantul Dobrogei, contraamiralul Horia Macellariu, am echipat un grup de nave și le-am pus la dispoziția amiralului de la Ismail, pentru a stabili încredere în noul „aliat”. Dar nu a fost să fie așa. Altceva vroiau rușii, să ne ia escadra de monitoare. Cum puteau să colaboreze ei cu noi, având un monitor din „tablă” și câteva vedete?

Pasiunea pentru istorie

Dragostea pentru istorie nu a fost singura mea pasiune. În viață, din pasiune cu ce m-am ales? Cu radiofonia, cu electricitatea, cu arta, cu drumeția și turismul, cu fotografia. Am fost tot timpul neobosit. După pensionare, m-am dezlănțuit, închizându-mă timp de 12 ani în arhive, în biblioteci; iar după aceea au urmat: participări la simpozioane, la Facultatea de Istorie, la Institutul de Istorie „Nicolae Iorga”, la Academia Română, articole la reviste, expoziții. Pentru toate acestea, am fost perfect sănătos și plin de energie. În ultimii patru ani am publicat 12 cărți. Dumnezeu să mă țină tot așa fiindcă nu mă las.

Am cuvinte de laudă pentru mulți dintre foștii mei elevi, unii ajunși căpitani de cursă lungă, comandanți de nave comerciale și pentru cei care au învățat meseria navigației după cursurile mele, fie ca sunt ofiteri activi ai Marinei Militare, fie ca sunt în rezervă ori retragere. Sunt convinși că nu mă vor uita, așa după cum sper ca nu ma vor uita nici consatenii mei de pe malul Dunării, de la Bistret. Tuturor va las cartile mele cu speranța ca va veti apleca asupra lor și când veti afla noutati, le veti completa, le veti aduce la zi.

P.S. 14 august 2008, domnul comandor(r) Mihai Chiriță a împlinit venerabila vârstă de 94 de ani, prilej cu care a fost felicitat de toți cei care avem bucuria de a-l cunoaște. Domnia sa ne mulțumește și a ținut să ne încredințeze spre publicare una dintre scrisorile primite:

„Sunt onorat să vă adresez astăzi, cu ocazia celei de-a XCIV-a aniversări, cordiale și calde felicitări. Îmi exprim sincera admirație pentru prodigioasa dumneavoastră carieră militară, didactică și publicistică, pentru eforturile pe care le faceți constant de a oferi tinerelor generații exemplul devotamentului față de profesia de marinar și față de ținuturile natale. Fie ca bunul Dumnezeu să vă dea sprijin spre a desăvârși toate proiectele pe care le-ați imaginat și sa vă binecuvânteze în mărînimia sa cu sanatate și fericire, alături de cei dragi.

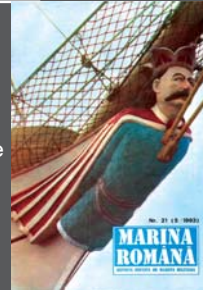
**Cu mult respect,
Amiral dr. GHEORGHE MARIN” ■**

MARINA ROMÂNĂ ÎN TIMP

Acum 15 ani, numărul 21 (5/1993).

Număr aproape tematic ca și celelalte reviste apărute în luna august, în care primele articole aveau ca subiect Ziua Marinei, tradiții, semnificații și obiceiuri și o cronică a sărbătoririi Zilei Marinei în 1939

care cuprindea discursul viceamiralului Bărbuneanu, comandantul Marinei Regale. Sub titlul „Veșnic nemuritor, spiritul „Mircea”, aniversam 111 ani de la sosirea în țară a primului bric *Mircea* și 54 de ani de serviciu al celui de-al doilea. La rubrica „Marea noastră cea de toate zilele” relatam despre atacului pirateresc asupra navei *lași*.



Acum 10 ani, numărul 54 (iulie 1998).

Cel mai amplu exercițiu – ca participare, obiective și complexitatea programului - găzduit de România, în cadrul Parteneriatului pentru Pace, exercițiul maritim multinațional „COOPERATIVE PARTNER '98”, făcea subiectul principal al revistei. Scafandrii militari demonstau că sunt la nivelul standardelor NATO prin participarea la exercițiul „DIVING '98”, desfășurat în Mediterana de Vest. Unitatea vedete purtătoare de rachete aniversa 35 de ani de la înființare, unitatea de vedete torpiloare 15 ani, iar transmisioniștii 125 de ani de existență a armei. La Academia Navală „Mircea cel Bătrân” se desfășura ediția a XXII a „Sesiunii de comunicări a cercurilor științifice și tehnologic-aplicative ale studenților”.



Acum 5 ani, numărul 4 (95) 2003.

Un număr special dedicat Zilei Marinei Române, editat într-o manieră atractivă de prezentare a informațiilor, printr-un mijloc de informare modern, fotografia. O apariție inedită raportată la revista ALL HANDS, magazine of the US Navy, care prin intermediul fotografiei, mai vechi sau mai recente, transmite o stare de spirit care emoționează și care aduce în prim-plan protagoniștii, oamenii, marinarii. Fiecare fotografie relatează o poveste, informează cu luciditatea știrii, introduce în atmosferă ca și cursivitatea reportajului sau îndeamnă la reflecție ca emoția eseului. Revista, despre o zi a Marinei la timpul prezent, conține citate bilingve ale unor personalități militare despre unitățile și oamenii din Forțele Navale. Un număr care recompune prin fotografie imaginea vie și adevărată a Marinei. (O.B.)



DOAMNELE MĂRII

Comandor dr. Marian MOȘNEAGU
Serviciul Istoric al Armatei

Deși considerată, prin excelență, o meserie pur bărbătească, riscantă și deci exclusivistă, marinăria are și în România câteva celebrități feminine, care le conferă actualelor practicanți din Marina Militară sau Comercială atuul performanței.

Cu toată ostilitatea masculină și în pofida spiritului conservator al unor epoci apuse, româncele s-au aflat pe puntea de comandă a unor ambarcațiuni și nave comerciale încă din perioada interbelică. Fie că a fost o afacere de familie - cazul Irinei Constantziu Vlassopol, un privilegiu regal - cazul principesei Ileana sau o mare ambiție - cazul c.l.c. Angela Lefterescu, ele au fost deschizătoare de drumuri pentru actualele aspirante sau ofițeri maritimi, absolvente ale Academiei Navale „Mircea cel Bătrân, Universității Maritime Constanța sau Școlii Militare de Maiștri a Forțelor Navale „Viceamiral Ioan Murgescu”.

După 1990, profesia s-a liberalizat pentru reprezentantele sexului frumos, astfel încât femeia-ofițer sau maistru militar a devenit o prezență obișnuită la bordul navelor de luptă și comerciale.

O afacere de familie

Irina Constantziu Vlassopol, fiica generalului de divizie Mihail Constantziu, comandantul Diviziei 2 Cavalerie Iași, s-a născut în capitala Moldovei, la 19 iunie 1900. După absolvirea cursurilor primare și liceale în mai multe garnizoane prin care s-a perindat tatăl său, Irina a lucrat la o întreprindere forestieră și ulterior la sucursala Cernăuți a Băncii Marmorosch Blank et Co.

La 18 februarie 1930, Căpitania portului Brăila i-a eliberat Livretul de marinar cu nr. 270, devenind astfel prima femeie ofițer din Marina Comercială română. În același an s-a căsătorit cu Spiridon Vlassopol, ofițer de rezervă al Marinei Militare Române. La insistențele sale, acesta a închiriat de la Serviciul Maritim Român cargoul *Oituz* de 5400 tone, construit la Rostock în 1905. Postul de ofițer maritim III a fost ocupat de tânăra și gingașa sa soție, care s-a preocupat îndeaproape de aprovizionarea cu alimente, evidența cheltuielilor și a conturilor și navlurile. Distinsa moldoveancă a navigat ca ofițer asistent pe *Oituz* (1 octombrie 1930 - 1 aprilie 1932), pe pasagerul *Dacia* (20 februarie 1930) și mulți ani pe cargoul *Ing. N. Vlassopol*.

Alături de soțul său, Irina s-a experimentat în arta navigației și a deprins tainele astronomiei și ale conducerii navei. Ofițerul secund, fără uniformă de marinar și șapcă, a traversat Oceanul Atlantic până în Argentina, uimind lumea porturilor prin silueta zveltă și plină de feminitate. „*Ea are mâini frumoase cu unghii*



Irina Constantziu Vlassopol, prima femeie ofițer din Marina Comercială Română, primind de la regele Carol al II-lea „Medalia Maritimă” clasa a III-a navigator, la 15 august 1937, cu prilejul Zilei Marinei Române.

lăcuite și buze roșii. Nu este tunsă scurt, ci își poartă părul negru strâns la ceafă într-un coc grațios. Este îmbrăcată într-un costum care aici s-ar purta la promenadă, pe faleză: jachetă și pantofiori de lac, sweater alb cu o ancoră brodată chiar pe locul unde marinarii își fac tatuajul. Ea pare că joacă un mic rol, dar aflăm curând că aceasta este chiar o realitate ... este ofițer secund”.

În urma divorțului intervenit în anul 1936, Irina s-a debarcat, invocând motive de sănătate.

Prin Înaltul Decret Regal nr. 3117 din 4 septembrie 1937, semnat de regele Carol al II-lea și Radu Irimescu, ministrul Aerului și Marinei, a fost distinsă cu „Medalia Maritimă” clasa a III-a navigator, „*pentru dragostea cu care a îmbrățișat marea, secondând tot timpul pe comandantul vaporului românesc Ing. Vlasopol*”. Distincția i-a fost înmănată personal de regele Carol al II-lea, la 15 august 1937, cu prilejul Zilei Marinei Române.

După cel de-al doilea război mondial, Irina Constantziu a trăit drama originii sale burgheze, fiind nevoită să-și câștige existența ca femeie de serviciu în București, unde s-a stins la finele anilor '70. Cu toată umilința sărăciei și a ignoranței sistemului comunist, nu a ezitat să corespundă cu Muzeul Marinei Române, căruiu i-a încredințat o parte din însemnările memorialistice și fotografiile sale.

O sirenă princiară

Născută la 5 ianuarie 1909 la București, la 19 ani principesa Ileana a României, principesă de Hohenzollern, arhiducesă de



Principesa Ileana a României, principesă de Hohenzollern, arhiducesă de Austria și stareță ortodoxă sub numele de Maica Alexandra, brevetată ca ofițer de bord clasa I (secund).

Austria și stareță ortodoxă sub numele de Maica Alexandra, a susținut examenul pentru obținerea brevetului de ofițer de bord clasa I (secund). „*În zilele de 1 și 2 octombrie 1928, comisia pentru examinarea comandanților pentru căpitani, secunzi și mecanici la mare, compusă din comandorul Petre Bărbuneanu, președinte, comandorul (r) Constantin Negru, căpitan-comandorul (r) Ștefan Popescu, căpitanul Nicolae Bardescu, medicul căpitan Gheorghe Brezeanu, examinează și pe A.L.R. Principesa Ileana pentru brevetul de ofițer de bord clasa I (secund). În ziua de 1 octombrie A.S.R. Principesa Ileana a trecut examenul medical asupra vederii și examenul scris la un loc cu toți candidații, iar în ziua de 2 octombrie a trecut examenul oral și practic. La examenul oral, președintele comisiei pune A.S.R. următoarea chestiune: Trigonometrie (să se arate care sunt liniile trigonometrice; rezolvarea unui triunghi dreptunghic); Lucrări pe hartă (transformarea unui drum adevărat în drum la compas de la Balci la Constantinopol); Meteorologie (barometru înregistrator și presiunea atmosferică); Navigația (citirea unui unghi la sextant și urmărirea soarelui cu sextantul); Manevre (manevra de întoarcere a yachtului «Isprava» cu velele și cu mașina; salvarea unui om în pericol de a se îneca și primele ajutoare după scoaterea din apă a înecatului; luminile de poziție la vasul cu aburi și cu pânze; semnalele de întoarcere cu fluierul; semnalele de ceață cu fluierul; semnalele unui vas în imposibilitate de a manevra.). La partea practică, A.S.R. Principesa Ileana a manevrat canoniera «Ghiculescu» pentru a pleca și acosta la cheu.*

În urma acestui examen, principesa a obținut media 8 și a fost declarată reușită, în care scop s-a încheiat un proces verbal care s-a înmănat principesei în careul canonierei Ghiculescu, cu care ocazie președintele spunea următoarele: «Alteță Regală, Comisiunea a constatat cu deplină satisfacție pregătirea desăvârșită pe care A.V.R. ați dovedit în fața ei, cu ocazia examenului ce l-ați depus pentru obținerea brevetului de ofițer de bord clasa a II-a. Comisiunea a mai constatat cu mândrie că A.V.R. ați fost prima femeie româncă care a căutat să pătrundă secretele și misterele artei marinărești. În urma acestui examen, noi vă declarăm reușită pentru obținerea brevetului de ofițer de bord clasa a I-a și vă dorim ca în sesiunea următoare să vă putem examina pentru obținerea brevetului de căpitan de cursă lungă, fiind siguri că A.V.R., prin muncă ce veți depune și prin aptitudinile cu care sunteți dotată, veți reuși. Noi vă felicităm pentru succesul obținut și vă urăm reușită deplină în întreprinderile ce le veți încerca pe calea mării. Să trăiți Alteță Regală!»

Principesa a navigat adesea pe Marea Neagră, între Constanța și Balci, cu yachtul *Isprava*.

Prin Î.D.R. nr. 3121 din 4 septembrie 1937, la 15 august 1937 Alteța Sa Imperială Arhiducesa Ileana a fost distinsă cu „Medalia Maritimă” clasa I Navigator, „*pentru dragostea neîfărmurită față de mare. A obținut primul brevet lungă cursă, dând dovadă de cea mai mare pricepere. A condus primul yacht «Isprava» înfruntând cu mare curaj marea, expunându-și chiar viața. A acordat neîntrerupt și în modul cel mai larg înaltul sprijin pentru dezvoltarea spiritului marinăresc”.*

S-a stins din viață la 21 ianuarie 1991, în Pennsylvania.

În împărăția apelor

Cine trece prin Fălticeni Lovineștilor, ai lui Matei Millo, Artur Gorovei, Nicu Gane, Mihail Sadoveanu, Nicolae Labiș, Jules Cazaban, Grigore Vasiliu-Birlic, Dimitrie Hârlescu sau Sofiei Coce-Chrisoscoleu și va avea răgazul să viziteze, pe strada Sucevei nr. 91, Galeria Oamenilor de Seamă din acest binecuvântat de Dumnezeu colț de lume, va fi plăcut surprins să descopere că printre celebritățile târgului se numără și un comandant de cursă lungă. Sugerez această vizită ca unul care am fost complice, alături de fostul primar Costică Arteni, gospodar de prim rang al Fălticenilor,



c.l.c. Angela Lefterescu



Principesa Ileana pe mare.

muzeografii Adrian Cocărtă și Dan Baldazar și scriitoarea dobrogeană Rodica Simionescu, la adăugarea unei noi vitrine în impresionanta expoziție a Galeriei.

În virtutea unei camaraderii gazetărești, doamna Rodica Simionescu, inițiatora unei serii de biografii feminine inaugurată cu volumul „Angela Lefterescu - un căpitan de cursă lungă”, mă solicitase în mod amical să-i intermediiez lansarea acestei cărți în târgul de baștină al navigatoarei. Pe timpul unui scurt concediu, petrecut în zonă, în „Împărăția apelor”, cu asentimentul primarului și al conducerii muzeului, am stabilit ca evenimentul să aibă loc pe 24 septembrie 1999.

Întâlnirea de suflet cu fălticenenii - adorabili ca gazde și exuberant de mândri când este vorba de unul de-al lor „ajuns mare” - a avut loc în sala de festivități a nu mai puțin celebrului Liceu „Nicu Gane”. După consumarea clipelor emoționante până la lacrimi ale revederii cu foști colegi și prieteni ai eroinei, ne-am deplasat la Primărie. La primul punct al ordinii de zi a ședinței Consiliului local figura acordarea titlului de cetățean de onoare comandantului de cursă lungă Angela-Teodora Lefterescu. Eram de două ori în culmea fericirii: o dată, pentru aparțineam și rămăseseam atașat suflutește acestor meleaguri natale, literar delimitate de Nada Florilor și Dumbrava Minunată și, în al doilea rând, pentru că, profesional, aparțineam aceleeași bresle. Surpriza fusese totală și deplină atât pentru eroină cât și pentru autoarea cărții, căreia am

vrut să-i furnizez bucuria acestei satisfacții post-editoriale.

Atât de scumpă la vorbă și sobra doamnă Angela avea roua valurilor vieții în privirile sale încăpătoare parcă și pentru un ocean întreg. Cea care urcase pe *Steaua Română* din curiozitatea adolescenței, captivată de mare, ținuse cu încordarea unui mus țimona remorcherului *Filimon Sârbu*, se hârșise executând manevre de acostare cu *Octombrie Roșu*, îi secondase pe comandanți pe *Trotuș*, *Jiul*, *Polar I*, *Dorna* și își exercitase cu atâta eleganță prerogativele de comandant pe *Ceahlău*, redevenise, în orașul natal, fiica Mariei și a lui Vespasian Socoleanu, om de vază și de mare ispravă pentru concitadinii săi.

... Până la 2 aprilie 2007, c.l.c. Angela Lefterescu a trăit modest și discret alături de mare, într-o modestă garsonieră din Constanța. Și, cu fiecare anotimp pe care l-a înscris în propriul său jurnal de bord, s-a consumat aievea încă o incursiune solitară printre amintirile voiajelor sale pline de încercări și peripeții, când prejudiciile și mentalitatea multora întreceau în intensitate și cele mai aprige furtuni. Un astfel de moment s-a consumat la Muzeul Marinei Române din Constanța, unde am avut privilegiul s-o invit și să-i prezint câteva din viitoarele aspirante la gloria mării.

Și când, pare-se, s-a plictisit de astă lume, s-a retras în însingurata-i tihnă, alegând odihna veșnică departe de Fălticeni obârșiei, într-un cimitir din Urluia, un sat dobrogean izolat, aproape de Adamclisi. Aici o pomenesc, în rugile sale cotidiene, preotul Ștefan Corleancă, fiul unui fost coleg de la Întreprinderea de Pescuit Oceanic Tulcea și familia căpitanului Gicu Bădilă, tânărul pe care l-a format profesional și alături de care a navigat ani de-a rândul.

La locul odihnei de veci, pe o colină, sub un copac rotat, Rodica Simionescu s-a îngrijit să-i ridice o cruce de piatră, pe care meșterul pietrar Dumitru Luga a încrustat conturul unui vapor, simbol al continuării călătoriei sufletului defunctului comandant de cursă lungă pe mările celeste ...

Cercetași în Forțele Navale



Olivia BUCIOACĂ

La Academia Navală „Mircea cel Bătrân” a avut loc luni, 28 iulie, ceremonia oficială de deschidere a celei de-a cincea ediții a „Taberei de vară pentru cercetași”, în prezența reprezentanților Ministerului Apărării, Forțelor Navale și a partenerilor acțiunii. Activitatea s-a adresat elevilor de liceu, băieți și fete, din clasele IX-XII și a fost organizată de Direcția Informare și Relații Publice a Ministerului Apărării, în colaborare cu Statul Major al Forțelor Navale și în parteneriat cu Autoritatea Națională pentru Tineret și Asociația Euroatlantică „Manfred Wörner”. Desfășurată în perioada 27 iulie-3 august, sub motto-ul „Fii cel mai bun! Fii la înălțime!”, tabăra a avut ca obiective dezvoltarea cunoștințelor despre Armata României, promovarea profesiei militare, prezentarea Forțelor Navale Române și a Academiei Navale, precum și dezvoltarea și punerea în

valoare a calităților fizice, spiritului de competiție și de echipă ale tinerilor participanți. Alexandru Tănase, clasa a XI-a, Buzău: „Am ales o tabără pentru cercetași pentru a vedea exact cum este să trăiești într-un mediu militar, să trăiești într-un mediu cazon. Am ales să fiu cercetaș, mai ales datorită faptului că tatăl meu este ofițer și am vrut să văd ceea ce simte el în fiecare zi și doresc ca prin intermediul acestei tabere să-mi găsesc vocația.” Denisa Moraru, clasa a XII-a, Târgoviște: „În căutare de facultăți, am considerat că este o experiență unică și destul de interesantă. Acum după această tabără o să mă hotărâsc unde voi da pentru că întru clasa a XII-a. Cunoaștem oameni, este o altă viață aici, viața de soldat care nu ne este accesibilă în viața de zi cu zi și sper să fie bine.”

După festivitatea de deschidere, prima zi a cercetașilor a continuat cu vizitarea Academiei Navale „Mircea

cel Bătrân”, a laboratoarelor, a sălilor de curs, bibliotecii și muzeului, prilej cu care tinerii cercetași au primit explicații în detaliu despre instituție în ansamblul ei și despre avantajele carierei de ofițer de marină militară sau civilă. Programul taberei a cuprins activități prin care tinerilor cercetași le-au fost prezentate tehnica și armamentul din dotarea Forțelor Navale, precum și armamentul ușor de infanterie. Pe parcursul taberei, cercetașii au fost familiarizați cu elementele de bază ale instrucției infanteriștilor marini, cu diferite procedee de orientare în teren și de supraviețuire în condiții și situații speciale. De asemenea, au desfășurat activități aplicativ-militare, trageri cu pușca cu aer comprimat, instrucție marinărească la diferite ambarcațiuni, aruncarea grenadei de exercițiu, trecerea pistei cu obstacole, ștafeta militară, jocuri marinărești, întreceri sportive, volei, handbal, fotbal, vizite la obiective militare și turistice din Constanța și întâlniri cu studenții militari și cadrele militare.

Miercuri, 30 iulie, cercetașii veniți din toate colțurile țării, au vizitat Centrul de Scafandri, unde le-au fost prezentate misiunile, dotările și organizarea centrului, laboratorul hiperbar, elevii având posibilitatea să afle noutăți despre ceea ce înseamnă cu adevărat un scafandru, în ce constă pregătirea și ce riscuri implică această meserie. Joi, 31 iulie, cercetașii au participat la festivitatea de absolvire a promoției de ingineri militari și civili a Academiei Navale „Mircea cel Bătrân” și a promoției de maiștri militari a Școlii Militare de Maiștri a Forțelor Navale „Amiral Ion Murgescu”, unii dintre ei trăind și simțind cu maximă intensitate un moment unic cu care se vor întâlni poate peste câțiva ani, ca absolvenți ai Academiei Navale. ■



Scouts visiting the Diving Center of Constanța

Foto: Ștefan Ciocan

The fifth edition of the “Summer camp for Scouts” took place at “Mircea cel Batran” Naval Academy, between 27July-3 August, by the motto “Be the best! Be on top!” and aimed at objectives such as developing knowledge about the Romanian Army, promoting the military career, getting acquainted with the Romanian Naval Forces and the Naval Academy, as well as strengthening and highlighting physical qualities, the team and competition spirit of the young participants. Scouts coming from every corner of the country visited “Mircea cel Batran” Naval Academy, The Diving Center, where they got a brief but comprehensive presentation of the missions, facilities and center organization, as well as the hyperbaric laboratory; they also attended the graduation festivity of series from “Mircea cel Batran” Naval Academy and “Admiral Ion Murgescu” Petty Officers School of the Naval Forces. The camp program continued with practical military activities, sports competitions, visits at military and tourist attractions from Constanța and meetings with military students and military personnel.

Comandorul Nicolae Petrescu (1926-2008)

Dr. Mariana PĂVĂLOIU
Muzeul Academiei Navale
„Mircea cel Bătrân”

Când pleacă cineva apropiat, momentul se transformă într-unul de introspecție, încercând să rememorezi, să cerni, păstrând ce a fost bun, frumos. De aici poate și dictonul, „de morți numai de bine”. Era destul de greu să fie numai de bine, eram generații diferite... Dar, să-i dăm Cezarului ce i se cuvine. A fost model de muncă, perseverență, ordonată, eficientă, un șef exigent, corect, echidistant, cu respect pentru adevăr, loial Marinei Militare pe care a slujit-o aproape patru decenii.

Nu trecuse cu mult peste douăzeci de ani (n. 20 iunie 1926) când a fost încorporat în Marina Militară. După doi ani, la 30 decembrie 1950, a primit gradul de locotenent, după absolvirea unei școli militare. A ocupat pe rând, funcții la M.Ap.N., Comandamentul Marinei Militare Române, Flotila de Dunăre, Institutul de Marină (1955-1974) și Muzeul Marinei Române (1975-1987), de unde a trecut în rezervă.

A dorit să fie și a reușit în mare parte, un perfecționist, drept urmare a absolvit la loc de cinste, Școala Militară de Ofițeri de Marină, Facultatea



de Istorie din cadrul Universității București și a fost diplomat în științe social-politice.

L-am cunoscut în anul 1976, pe când conducea Muzeul Marinei Române. Mai întâi, a creat o echipă de muzeografi, apoi a început demersuri nu tocmai facile, ce vizau modernizarea expoziției de bază a Muzeului Marinei Române. A conceput și condus întreaga activitate muzeistică, ridicând-o la rang de cercetare, respectarea adevărului istoric, punându-l mai presus de orice. Ne cerea să fim la curent cu tot ce era nou în cercetarea istoriei marinei și învăța, de cele mai multe ori, împreună cu noi.

A participat cu colectivul de istorie la numeroase sesiuni științifice de rang național și județean, inițiind din anul 1983, ținerea anual a unei sesiuni științifice la Muzeul Marinei Române, sub generosul titlu, *Dunărea și Marea în istoria poporului român*.

Când a venit vremea pensionării a făcut ceea ce i-ar fi plăcut să întreprindă: cercetarea istoriei marinei militare române. Din fericire, s-a mutat mai aproape de casa părintească aflată la Curtea de Argeș, în municipiul Pitești, unde își au sediul Arhivele Militare Române.

Cu acribie, scrupulozitate și pasiune s-a aplecat asupra prăfuitelor dosare, editând volume cu banii obținuți din vânzarea unei de pământ. Cu duioșenie spunea: „Este darul soției

mele Maria, pentru a putea publica” și a publicat șapte lucrări, dintre care, pachete întregi doamna Maria Petrescu mi le-a încredințat să le dăruiesc în memoria comandorului Nicolae C. Petrescu, mai tinerilor colegi din marina Militară, iubitori de istoria armeei aalese.

Ultima carte, „Marina Română în Războiul antisovietic” a văzut lumina tiparului după ce autorul a trecut linia orizontului. La dorința sa a fost lansată la Ziua Arhivelor Militare, în semn de omagiu adus tuturor truditilor din acest important sector. Prin grija domnilor comandor dr. Marian Moșneagu și locotenent-colonel dr. Petrișor Florea, acțiunea a fost o reușită.

Șeful Statului Major al Forțelor Navale, contraamiralul de flotilă Dorin Dănilă, a conferit cu această ocazie emblema de onoare a SMFN, post-mortem, fiind primul ofițer de marină a cărui memorie este cinstită astfel.

Valoroasele lucrări semnate de comandorul Nicolae Petrescu rămân lucrări de referință pentru bibliografia istoriei marinei. Acestea au fost publicate de Editura și tipografia Europroduct din Pitești și sunt: „Cu tricolorul la catarg”, 2002; „Marinari pe cerul patriei. Piloți și observatori aerieni în Războiul pentru Întregirea României”, 2003; „Marina Militară Română în Războiul pentru Întregirea României. File de istorie”, 2004; „Contraamiralul Horia Macellariu «Gloria – dulce și amară povară»”, 2005; „Forțele Navale ale României în cel de-al Doilea Război Mondial”, 2005; „Ofițeri de marină. Eroi și martiri și martiri ai României”, 2006; „Marina Română în Războiul antisovietic”, 2008 (Submarine, vedete torpiloare, cononiere, torpiloare, baraje de mine, comandamentul portului și zonei Constanța, remorchere dragoare și Hidroaviația, comandantii).

A rămas în amintirea tuturor celor care l-au cunoscut și prețuit, pentru că adevărata moarte este în uitarea celor vii. ■

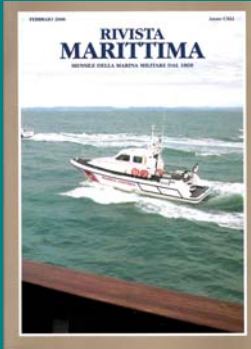
Semnal



Cols bleus. L'hebdo Marine (nr.2878). Nu putem să nu semnalăm de pe copertă, prezența navei școală *Mircea* la Brest. Dosarul acestui număr al săptămânalului Marinei Militare franceze, „100 de zile de TF 150”, este consacrat misiunii desfășurate de Task Force 150 – partea maritimă a operației Enduring Freedom -, sub comanda contraamiralului Jean-Louis Kerignard în zona de operații din zona Golfurilor Oman și Aden. Din acest număr mai puteți citi despre „Brest 2008 – Marina în sărbătoare”, un fotoreportaj despre festivalul nautic de la Brest. Știrile din activitatea navelor franceze cuprind relatări despre: participarea marinarilor la defilarea de Ziua Națională a Franței de pe Champ-Élysées, din Paris; cele două luni de misiune a fregatei *Tourville*, în nordul extrem, cu escale în porturi din Islanda, Groenlanda și Federația Rusă; testarea echipamentului de salvare al navei *Tonnerre*. Renovarea creșei din Toulon, dar și perioada de mentenanță a fregatei *Prairial* la Papeete, în Polinezia franceză, sunt alte articole care merită citite. „Ultima acostare pentru *BSE D'Entracasteaux*”, ne prezintă nava franceză care a ieșit din serviciu după 38 de ani de activitate în care a parcurs distanța necesară înconjurului lumii de 35 de ori. În acest număr al săptămânalului Marinei Militare franceze mai puteți citi despre escale navei de comandament a grupării TF 150 *La Marne* (A 630) la Djibouti dar și despre reabilitarea hangarului pentru dirijabile de la Ecausseville.



factorii din armată pe tema modernizării învățământului, este tratat pe larg în paginile revistei. Problemele logistice pentru EUFOR, prezintă realitatea acestei structuri care desfășoară misiuni în Ciad. Un amplu reportaj prezintă exercițiul „Gulf Shield 01”, desfășurat de armata franceză cu militarii din Emiratele Arabe Unite și Qatar. Recrutarea personalului pentru armată reprezintă o prioritate pentru Franța, fiind organizate numeroase activități de promovare a carierei militare. Dosarul revistei se ocupă de simulatoare, fie că sunt de aviația, marină sau trupe terestre, insistând pe importanța pregătirii în aceste simulatoare și pe faptul că lucrul la simulator nu este o joacă.



Rivista Maritima, (februarie 2008) Din sumar: Evoluția conflictului din Irak ♦ Marina și Garda de coastă ♦ Bilanțul Ministerului Apărării pe anul 2007 ♦ Marina marocană ♦ Muzeul marinei din Viareggio ♦ Arhitectura farurilor italiene ♦ Submarine vechi ♦ Columb și lumea nouă ♦ Istorie și cultură militară ♦ Memorandum cu principalele evenimente de politică militară ♦ Marina militară ♦ Aeronautica militară ♦ Știință și tehnică ♦ Ce mai scriu alții.

Notiziario dela Marina (noiembrie-decembrie 2007) În paginile revistei puteți citi despre participarea corvetei ucrainiene *Lutsk* la Operația Active Endeavour, având-o ca navă soră pe fregata *Artigliere*, despre prezența navei *San Giusto* la Alger dar și despre lansarea cu succes a rachetei Teseo. Întâlnirile amiralului Paolo La Rosa, șeful Statului Major al Forțelor Navale Italiene cu omologul său din Finlanda, ca și decorarea șefului Statului Major al Marinei spaniole, sunt alte subiecte din revistă. Mai



puteți citi despre inaugurarea anului de învățământ 2007-2008, congresul personalului din sistemul sanitar de apărare, competiții sportive, premii la sfârșit de an, evenimente culturale dar și despre sosirea lui Moș Crăciun (numărul de revistă este totuși din noiembrie-decembrie anul trecut, n.n.) la bordul unui elicopter AB 212 la Grupul 5 Elicoptere de la Luni.

România Maritimă și Fluvială (nr.19) În acest număr al revistei filialei București a Ligii Navale Române puteți citi mesajele adresate Ligii Navale la împlinirea a 80 de ani precum și un articol despre Ziua Marinei Române este prezentă și ea în paginile revistei, la fel ca și o prezentare a flotei fluviale comerciale de după 1945 și un articol, poate depășit moral deja, despre navele stealth. Limbaj marinăresc, Istorie navală – restituiri, Documente în metal ale Marinei Militare , Pregătirea viitorului marinar, Turism la malul Mării Negre, sunt alte rubrici ale revistei. Ca aspecte pozitive trebuie să remarcăm calitatea hârtiei folosite, mai puțin cea a tiparului unde ar mai fi de lucru, la fel ca și temele și conținutul articolelor despre actualitate, semnate totuși de foști ofițeri sau maiștri de marină, trecuți în rezervă de mai mulți ani.



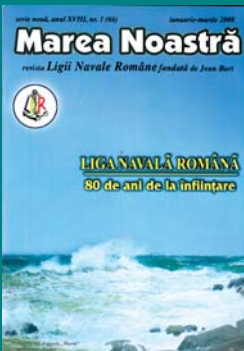
Fruntaarii Danubiene (nr.1 din 2008) Revista magazin editată de Cercul Militar Tulcea, ajunsă acum în al XII-lea an al existenței sale, ne prezintă o radiografie a principalelor activități desfășurate în garnizoana Tulcea în acest an, dar și o prezentare a celor două unități care mai funcționează în prezent în zonă. Activitățile organizate de Cercul Militar Tulcea se regăsesc și ele în paginile publicației. Inițiativa Cercului Militar Tulcea de a continua editarea acestei publicații este lăudabilă, chiar dacă formatul și tiparul sunt departe de ceea ce există și se cere acum pe piață.



Revista Forțelor Terestre (nr.2 din 2008) Din sumar: Mesaje de Ziua Forțelor Terestre ♦ Un poligon prea îndepărtat ♦ Garnizoana de pe Bega ♦ Argeșenii vor la armată ♦ mărtisor pentru fetele noastre de la Tallil ♦ Și în Afganistan iarna e la ea acasă ♦ Un dar de călătorie – zilele bucuriei ♦ Sportul este cel mai bun ambasador ♦ orientarea, veteranii și maramureșenii ♦ O emisiune în limba militară ♦ Experiența Deltei ♦ Marșul nu iartă niciun student ♦ Sentimentul de infinit al cărții ♦ 60 de ani de presă militară ♦ De la teorie la practică ♦ Periscop

Marea Noastră (nr.1/2008) Din sumar: LNR, 80 de ani de la înființare. Scurt istoric. ♦ Primii pași și obiectiv ♦ pagini din istoria LNR în viziunea unui marinar din Brăila ♦ Odiseea aspiranților promoției 1945 ♦ Reglementări internaționale privind

navigația prin strâmtoarele Mării Negre ♦ Piața submarinelor convenționale ♦ Centrul maritim de Coordonare MRCC ♦ Cântec marinăresc ♦ Sistemul de navigație prin satelit NAVSTAR/GPS ♦ Bătălia navală din Marea jutlandei ♦ Chip de veteran ♦ Din viața LNR.



Camarazii (nr.1) Din sumar: În memoriam – Amiralul Gheorghe Anghelescu ♦ Scurt istoric al municipiului Mangalia ♦ Ziua Marinei Române ♦ Regalul marinarilor români ♦ Pensionarii militari și cadrele active ♦ 9 mai – o triplă aniversare ♦



Monumentul Eroilor ♦ Tradiție și spiritualitate ♦ Sanatoriul balnear și de recuperare Mangalia ♦ Argila de Limanu ♦ Infanteria Română ♦ Bătrânețea nu este o boală ♦ Ziua Apelor Române ♦ Uși deschise ♦ Constanța în istoria aeronauticii române.



Timona (nr. 124) Din sumar: Ziua Marinei Române ♦ Tradiții marinărești ♦ Comemorări ♦ „Jurnal de bord” de Ștefan Augustin Doinaș ♦ Apel pentru nava muzeu *Lt.cdor. Eugen Stih* ♦ Ziua transmisioniștilor ♦ Excursii în Bulgaria ♦ Jurnal de bord, NS Mircea 2007 ♦ Divertisment estival ♦ Succesul navomodeliștilor marinari ♦ Vinul și marea. (M.E.)

CĂLĂTORIE LA ADÂNCIME

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

Orizontal: 1) Navă de luptă sau de cercetare ce poate naviga la suprafața apei cât și în dâncime. 2) Element alb-argintiu cu proprietăți radioactive, folosit la propulsia submarinelor nucleare – Întinsă, largă. 3) Doc gol! – Adâncime a oceanului sau a unei mări – Ofelia cea mică. 4) Muzică lacustră la toacă! – Antene! – De proporții ca foarte întins. 5) Reper marginal! – Selecționați. 6) Odgon pentru remorcat o navă de pe țărm – Abreviație pentru „Interdicție” (Mil). 7) Ne transmit imagini cu viața din adâncurile mării, oceanului – Torpilor la mijloc! 8) Concentrat mai puțin într-o soluție – Două localități în Germania (Baden-Württemberg). 9) Regiune în Arabia Saudită, pe coasta Mării Roșii – Haruri. 10) A se stinge în apă – Element de compunere cu sensul se „separare”. 11) Un fel de scoică din mările tropicale – Cu asemenea arme sunt dotate submarinele moderne.

Vertical: 1) Meseriaș ce dezassemblează diferite părți ale unei nave eșuate pe fundul mării – Groapa Marianelor (10.000m). 2) Suire pe bord – Chiot la raiuri! 3) Babord în...stânga! – Mamifer marin cu corpul lung de 3-4 metri. 4) Semnare în centru! – Lac în județul Brăila. 5) Grupare etnică din Ghana – Pâlnie de vulcan ce poate fi situată la adâncime. 6) Epavă (fig.) – A da iureș. 7) Pește din salinitate! – Mangalia sau Razelm. 8) Noroi la adâncime! – Ilustrată de la mare. 9) Încărcătură din plumb, pietriș, nisip ce asigură și un submarin – Valuri. 10) Stânjenei – Ascuns bine. 11) Contingent – Rapiditate în deplasare. (pl.).

Dicționar: IDT, RUIT, AUF, DIZ, SECU, EIBE.

Rezolvarea careului din numărul 2 (124)/2008, CROAZIRĂ PE DUNĂRE:

Orizontal: 1) INFANTERIST. 2) NOSTROM – MAR. 3) OR – R – TABERE. 4) TIMONA- ORT. 5) A – SCALA – SUC. 6) RG – EV – SUIRE. 7) IAC – IZ – NUIA. 8) LARG – ADN – T. 9) MANIAT – UITA. 10) ITA – RACI- UL. 11) MILUI – STUF. **Vertical:** 1) INOTARI – MIM. 2) NORI – GALATI. 3) FS – MS – CANAL. 4) ATROCE – RI – U. 5) NR – NAVIGĂRI. 6) TOTAL – Z – TA. 7) EMA – AS – A – CS. 8) R – BO – UNDUIT. 9) IMERSIUNI – U. 10) SARTURI – TUF. 11) TRE – CEATAL.

Ion BRINDEA

Ochiul Flotei



▲ **29 august 2008, fregata Regele Ferdinand, Marea Neagră.**

Aspect din OPS ROOM pe timpul desfășurării exercițiilor în comun de către fregata Regele Ferdinand cu navele grupării SNMG-1.

Foto: Ștefan CIOCAN

August 25th 2008, frigate King Ferdinand, in the Black Sea.

Picture taken in the OPS ROOM during the joint actions of King Ferdinand frigate and the ships of the SNMG-1 team.



◀ **26 iulie 2008, N.S.Mircea, Marea Nordului.**

Instantaneu din cazarma fetelor; se învață pentru examen. În fundal studenta caporal Mădălina Ghigalău.

Foto: Bogdan DINU

July 26th 2008, School Ship „Mircea” in the North Sea.

Snapshot taken in the girls' cabins; They are learning for the exam. At the In the background student corporal Mădălina Ghigalău.



▲ **16 iulie 2008, N.S.Mircea, portul Brest.**

Salvă de onoare trasă în semn de salut de către miliția cantonului elvețian Vad la bordul navei noastre în timp ce cadeții salută pe vergi.

Foto: Bogdan DINU

July 16th 2008, School Ship Mircea, port of Brest.

Salutte fired by the Vad canton militia in Switzerland, while the cadets execute the salute from the yards.

► **3 iulie 2008, N.S.Mircea, Franța, râul Sena.**

În prova navei pe teugă cadeții fotografiază unul din podurile de peste râul Sena în drum spre Rouen.

Foto: Bogdan DINU

July 3rd 2008, School Ship Mircea, France, Sienne River

On course to Rouen, at the bow, on the forecastle, the cadets take photos of the bridges across the Sena River.



► **25 august 2008, Babadag, Batalionul de Infanterie Marină.**

Aspect de la ceremonialul de plecare al detașamentului ROFND XVII, în Kosovo.

Foto: Ștefan CIOCAN

August 25th 2008, Babadag, Marine Infantry Battalion.

Photo taken during the ceremony on the occasion of leaving to Kosovo of the ROFND XVII team.



