



**„Lupii Deltei”
și-au încheiat misiunea**



www.navy.ro
MARINĂ ROMÂNĂ
REVISTA FORTELOR NAVALE
ianuarie-februarie



Anul XIX Nr. 1 (131) 2009

SGV
În FORȚELE NAVALE

Ochiul Flotei



▲ **24 ianuarie 2009, Piața Ovidiu Constanța.**

Marinarii participând la Hora Unirii.

Foto: Ștefan CIOCAN

24 January 2009, Ovidiu Square Constanța.

The sailors taking part in Hora Unirii.



◀ **6 ianuarie 2009, portul turistic Tomis.**

Recuperarea crucii din mare, la sărbătoarea de Bobotează, de către unul dintre scafandrii de luptă de la Centrul de Scafandri al Forțelor Navale.

Foto: Ștefan CIOCAN

6 January 2009, Tomis touristic harbour.

Retrival of the cross from the sea during the Epiphany by one of the fight divers from the Navy Divers Headquarters



▲ **18 februarie 2009, Centrul de Scafandri.** Aspect din timpul cursului pentru scafandrii de mare adâncime categoria a II-a. Pregătirea unei echipe de cursanți pentru antrenamentul de scufundare.

Foto: Ștefan CIOCAN

18 February 2009, Navy Divers Headquarters.

Sequence from the training course of the second grade deep divers. Training a group of students for diving training session.

► **20 ianuarie 2009, Aerodromul Militar Tuzla.**

Locotenent-comandorul Alexandru Ionescu, comandantul Grupului de Elicoptere al Flotei de Fregate, pregătindu-se pentru primul zbor al anului și al unui elicopter Puma Naval de pe Tuzla.

Foto: Ștefan CIOCAN

20 January 2009, Tuzla Military Airbase.

Lieutenant commander Alexandru Ionescu, the Commander of the Helicopter Team of the Frigate Flotilla, getting ready for the first annual flight and the maiden flight of the Puma Naval helicopter at the Tuzla airbase.



► **11 februarie 2009, Școala de Aplicație a Forțelor Navale, Mangalia.**

SGV-ii de la Centrul de Instruire se pregătesc la laboratorul de artilerie sub coordonarea Mml Octavian Jarcă.

Foto: Ștefan CIOCAN

11 February 2009, Naval Forces Application School in Mangalia.

Enlisted privates from the instruction center training in the artillery lab under the supervision of First Rank Petty Officer Octavian Jarcă.





Coperta 1: Caporalul Marius Stanciu
la post pe fregata *Regele Ferdinand*.
(Foto: Ștefan CIOCAN)



Coperta 4: Depasarea soldaților
voluntari, aflați la pregătire
în Școala de Aplicație a Forțelor Navale,
pe terenul de instrucție.
(Foto: Ștefan CIOCAN)

SUMAR

ȘTIRI DIN FLOTĂ	4
EVENIMENT	
Schimbări în echipa Forțelor Navale	6
PAVILION NATO	
Din lecțiile învățate de fregata „Regele Ferdinand“	7
COOPERARE REGIONALĂ	
„Lupii Deltei“ și-au încheiat misiunea	11
INSTRUCȚIE	
Primul antrenament pe mare	14
Pregătirea scafandrilor de mare adâncime	16
AVIAȚIA NAVALĂ	
Grupul de Elicoptere a ajuns... acasă!	18
MONITOR PE DUNĂRE	20
PSIHOLOGIE NAVALĂ	
MOBBING-ul	22
SECURITATE MARITIMĂ	25
DOSARUL REVISTEI	
SGV în Forțele Navale	32
ALMA MATER	42
MAGAZIN	
Sărbătoarea Brestului 2008	46
ANIVERSĂRILE MARINEI	50
SIAJUL ISTORIEI	52
VETERANII MARINEI	56

Majoratul „MARINEI ROMÂNĂ”



Căpitan ing. **Mihai EGOROV**,
redactor-șef Grupul Mass-Media
al Forțelor Navale

Poate mai discret decât ar fi meritat, revista „Marina Română” a împlinit undeva, la finele lunii decembrie 2008, 18 ani de la prima apariție. Trecuse aproape un an de la Revoluția din 1989 când o echipă de entuziaști jurnaliști marinari, animați de tradiția unei consistente prese marinărești scrise, anticipa nevoia de transparență a Marinei Militare, într-o perioadă în care termeni precum „relații publice” sau „imaginea instituției” erau prea vagi pentru a fi luați serios în seamă. Revista s-a lansat cu entuziasm și a evoluat frumos, cu sușurile și coborășurile „copilăriei”, familiarizând personalul Forțelor Navale cu activitatea și rezultatele colegilor de breaslă iar pe cei din afara instituției, cu activitatea acestei prestigioase categorii de forțe din Armata României.

„Marina Română” își propune să releve, prin mijloace profesionale adecvate, vocația de navigator a poporului nostru, puternicul sentiment al mării nutrit de cel mai vechi dintre popoarele riverane Dunării și Mării Negre.” Acesta a fost crezul colectivului redacțional al revistei, exprimat în editorialul numărului 1 din 1990, intitulat „Sub semnul generos al tradițiilor marinărești”. Și dacă privim măcar distanți - dacă nu animați de pasiunea pentru marină, la cei 18 ani de viață ai revistei - recunoaștem că a reușit să-și îndeplinească menirea.

Dacă începutul a fost mai greu, cu inerentele probleme legate de comunicare, de calitatea tiparului și distribuția revistei, perioada de pionierat a avut însă marele avantaj al faptului că „Marina Română” se găsea pe „piață”, în București, Constanța, Mangalia, Brăila, Galați și Tulcea. Vizibilitatea era astfel mult mai mare, fapt imposibil de realizat astăzi, paradoxal, din cauza legislației.

Au trecut anii, am evoluat o dată cu progresul tehnicii și s-a trecut de la tiparul înalt și revista alb-negru, la policromia integrală de astăzi, de la 28 de pagini la cele 64 pe care le are revista în acest moment. Schimbările n-au fost ușoare, nu sunt facile nici astăzi, când parcă suntem prinși în același carusel al lipsei fondurilor, al problemelor legate de distribuție, al unor bariere de comunicare create prea artificial uneori.

În cuprinsul celor 130 de numere apărute până în 2009, ați putut citi despre transformarea unităților din marină, neliniștile și, după caz, dezamăgirile marinarilor la înființarea, desființarea sau redisolocarea unităților în care-și desfășurau activitatea, exigențele, solicitările și performanțele pregătirii și îndeplinirii misiunilor interne sau internaționale încredințate, intrarea

în serviciu a unor nave și a elicopterelor navale, procesul de transformare a Forțelor Navale pentru integrarea în NATO și UE, dar și noile misiuni pe care Forțele Navale le au de executat odată cu aderarea la Alianța Nord Atlantică.

Revista a avut un rol important în prezentarea activității instituțiilor militare de învățământ de marină, în promovarea conștiinței maritime, dar și în popularizarea ofertei educaționale a Forțelor Navale.

De la început, revista „Marina Română” și-a făcut o datorie de onoare din evocarea faptelor glorioase ale marinarilor țării, prezentând atât documente de arhivă deosebit de valoroase, cât și portrete ale unor personalități proeminente ale „Marinei Române”.

Ajunsă la maturitatea majoratului, „Marina Română” dorește să fie percepută ca un important vector de imagine al Forțelor Navale, o oglindă fidelă a realităților, fie că ne place, fie că nu. La imaginea reflectată de oglindă, contribuim și trebuie să o îmbunătățim, noi toți, cei care ne-am legat destinul de Dunăre și mare.

„Iar pentru ca demersul nostru să fie la înălțimea acestor obiective, facem un cald apel la toți marinarii români, la ofițerii de marină, la veteranii flotelor noastre, civilă și militară, de la mare sau de la Dunăre, să fie alături de noi în edificarea acestui act de cultură marinărească, astfel încât, beneficiind de sprijinul lor, să alcătuim, în jurul publicației «Marina Română» și a surorii sale, publicația «Marea noastră», aparținând Ligii căpitanilor de cursă lungă din România, acel nucleu necesar unei efervescențe spirituale menite să contribuie la reprezentarea, în spațiul publicisticii românești, la cote valorice adecvate a marinei naționale”.

Am introdus mai sus încheierea editorialului primului număr al revistei Marina Română, pentru că asemeni colectivului redacțional de atunci, noi, cei de acum, vă relansăm dumneavoastră, celor legați profesional de marină, celor care iubiți marina, celor care îndrăgiți croazierele pe Dunăre sau prin Delta Dunării și uneori poate vedeți marea într-un concediu, dar și vouă, tinerilor, care vă gândiți dacă meriți sau nu să vă alegeți o carieră în Forțele Navale, îndemnul de a sprijini Marina Română și eforturile pe care le face pentru promovarea Forțelor Navale Române.

Pentru că – de ce nu – Marina Română suntem, de fapt, noi toți, cei pentru care Dunărea și Marea cea mare, au reprezentat și reprezintă încă idealuri, profesie, viață și sacrificii, deopotrivă. Adică Totul. ■

În a doua jumătate a lunii ianuarie s-au desfășurat ședințele de evaluare a activității desfășurate în anul 2008 în unitățile Forțelor Navale. Analizele au fost departe de a fi formale, discuțiile tranșante urmărind atât realizările fiecărei structuri în parte, dar mai ales dificultățile cu care s-au confruntat și aspectele care trebuie îmbunătățite în acest an. La analiza activității desfășurate de Statul Major al Forțelor Navale în anul 2008 au participat ministrul apărării Mihai Stănișoară, secretarul de stat și șef al Departamentului pentru Armamente, Aurel Ionel Lascu, șeful Statului Major General, amiralul dr. Gheorghe Marin, șefii celorlalte categorii de forțe, ofițeri cu funcții de răspundere din Ministerul Apărării Naționale, Statul Major General și Statul Major al Forțelor Navale, precum și comandanții marilor unități din Forțele Navale. Au fost abordate problemele vizând restructurarea Forțelor Navale și misiunile îndeplinite, fiind făcute aprecieri pozitive asupra modului de îndeplinire a obiectivelor în condițiile unor rectificări bugetare negative. Aprecieri pozitive au fost făcute și la adresa participării Forțelor Navale în teatrul de operații. Ministrul Apărării Naționale a menționat că obiectivele stabilite de Statul Major al Forțelor Navale pentru anul 2009 sunt realiste și că va acorda tot sprijinul în realizarea și derularea programelor strategice și a programelor majore de înzestrare în acest an. **(M.E.)**



Foto: Petrică Mihalache, TPA

The evaluation of the Naval Forces military units' activity in 2008 started mid January this year. The evaluations began with the Naval Forces General Staff and continued with its subordinated units. The reviews were far from being formal, and the categorical discussions targetted both the accomplishments of each structure, and the difficulties encountered, as well as the aspects that need improving in the new year.



Foto: Ștefan Ciocan

În a doua jumătate a lunii ianuarie a avut loc în sala Ellite a Căminului Militar Constanța conferința finală de planificare a exercițiului bilateral româno-olandez COOPERATIVE LION 09. La exercițiu, organizat de Forțele Navale Române în perioada 23 martie – 14 aprilie, vor participa militari români și olandezi, nave și tehnică de luptă, precum și o grupă de militari albanezi. Scopul acestei conferințe a fost acela de stabilire a forțelor participante, a scenariului, de executare a recunoașterilor în teren, precum și de încheiere a acordurilor tehnice între părțile participante. În cele cinci zile ale întâlnirii au avut loc discuții între părțile implicate, atât civile dar și militare, precum și recunoașteri din elicopterele Puma naval de la baza aeriană Tuzla. Activitățile desfășurate pe parcursul acestei conferințe finale au reușit să aducă plusul de informații necesar unei bune colaborări între participanți pe parcursul exercițiului. **(C.O.)**

The final planning conference of the Romanian – Dutch bilateral exercise COOPERATIVE LION 09 was held in the last two weeks of January, in the Ellite hall of the Military Hostel Constantza. The exercise, organized by the Romanian Naval Forces, between March 23rd and April 14th, will involve Romanian and Dutch troops, ships and fighting equipment, as well as a group of Albanian soldiers.

Martți, 6 ianuarie, tradiționala slujbă de Bobotează, importantă sărbătoare creștină, a fost oficiată și în porturile de la Dunăre și Marea Neagră. La marea sărbătoare a purificării apelor, dar și a spiritului celor care, prin natura profesiei, sunt călători pe ape, marinarii militari din garnizoana Constanța au fost prezenți, alături de numeroși credincioși. Conform tradiției, Arhiepiscopul Tomisului prezent la bordul unei ambarcațiuni a aruncat în mare trei cruci de lemn. Doi dintre scafandrii de luptă de la Centrul de Scafandri al Forțelor Navale au înfruntat apa rece a mării și gerul Bobotezei și au reușit să aducă înapoi la mal toate cele trei cruci. Procesiunea formată din care trase de boi și măgari purtând apa sfințită, izvor al vieții, simbol al purificării și element al nemuririi, a colindat străzile orașului pentru împărțirea Agheasmei Mari celor care nu au putut participa la slujba din portul Tomis. **(O.B.)**

On Tuesday, January 6, the traditional service for the Epiphany - an important Christian holiday - was performed in the harbors of the Danube and the sea. Keeping with the tradition, young men ventured into the cold sea this year too. Two divers of the Naval Forces Diving Centre managed to get all three crosses back to the shore.



Foto: Ștefan Ciocan

Luni, 5 ianuarie, în toate unitățile Forțelor Navale a avut loc deschiderea noului an de instrucție. La activitate au participat reprezentanți ai Statului Major al Forțelor Navale și Comandamentului Flotei. Pentru anul de instrucție 2009, scopul fundamental al pregătirii în Forțele Navale îl constituie eficientizarea rezultatelor obținute în anii trecuți și trecerea la o nouă etapă a perfecționării deprinderilor și îndeplinirii obiectivelor prin participarea la misiuni internaționale și naționale, în vederea operaționalizării, certificării și afirmării. Comandantul Flotei (la data respectivă), contraamiralul de flotilă Mircea Ruscă, a participat la activitățile organizate în portul militar Constanța. Cu această ocazie s-a făcut o scurtă analiză a anului de instrucție 2008 la nivelul Flotei și s-au trasat linii directoare pentru anul 2009. Activitatea a continuat cu exerciții de instrucție specifice fiecărui tip de navă. În aceeași zi, la Mangalia, contraamiralul de flotilă dr. Aurel Popa, locșitorul comandantului Flotei (la data respectivă), a deschis anul de instrucție, prezentând atât realizările unităților garnizoanei pe 2008, cât și scopul principal al pregătirii lor pentru anul în curs. **(O.B.)**

The opening of the new military training year was on Monday, January 5th. The main objective of the Naval Forces in 2009 is to make the previous years' acquired results efficient. Another objective is to move on to a new stage of skills improvement and reaching the objectives by taking part in national and international missions for certification and recognition.



Foto: Ștefan Ciocan



În perioada 23 februarie-5 martie s-a desfășurat la Centrul de Instruire Simulare și Evaluare al Forțelor Navale, exercițiul SIMEX la care au participat Divizionul 67 Nave Purtătoare de Artilerie, Divizionul 88 Vedete Fluviale și o companie de la Batalionul Infanterie Marină. Directorul exercițiului a fost comandorul Ștefan Georgescu, șeful de stat major al Comandamentului Flotei. Aceste unități nominalizate s-au aflat la prima lor participare la o astfel de pregătire. SIMEX nave fluviale a constat într-o serie de secvențe de instruire prin simulare asistate de calculator. Obiectivul exercițiului a fost bine conturat de comandanții celor două unități participante, astfel: verificarea modului de planificare, conducere și desfășurare a misiunilor, verificarea procedurilor standard de operare NATO precum și o autoevaluare a unităților în înțelegerea și în modul de desfășurare a activităților. Ca de fiecare dată, rolul Centrului de Instruire Simulare și Evaluare a fost foarte important, iar sprijinul instructorilor a fost determinant în atingerea scopului acestui exercițiu. **(C.O.)**

Between February 23rd and March 5th, at the Training, Simulation, and Evaluation Centre, there was held a SIMEX exercise involving Division 67 of Artillery Equipped Ships, Division 88 River Patrol Boats and a group from the Marine Infantry Battalion.

În cadrul programului de sprijinire a cadrelor militare fără locuințe, la mijlocul lunii ianuarie a avut loc predarea unui bloc de locuințe de intervenție către personalul unităților din garnizoana Mangalia. Cei 53 de beneficiari ai garsonierelor și apartamentelor repartizate le vor putea ocupa până când vor părăsi sistemul militar. Construcția locuințelor amplasate în incinta UM 02146 au început în noiembrie 2007, acestea fiind realizate prin transformarea unor cazărmi dezafectate în locuințe de intervenție. Au mai rămas în jur de 200 de cereri de locuințe în garnizoana Mangalia, dar acestea vor fi rezolvate în următorii ani, pentru că programul de construcție a locuințelor este una din prioritățile Statului Major al Forțelor Navale și va continua în garnizoanele Constanța, Tulcea, Brăila și Mangalia, adică acolo unde Forțele Navale au unități. **(M.E.)**

As part of the program that offers house support to the military personnel, the keys to the apartments from one residential building were offered to the military from Mangalia, mid January this year. The 53 beneficiaries of the studios and apartments distributed will be able to occupy them until they leave the military service.



Foto: Ștefan Ciocan

Schimbări în echipa Forțelor Navale



Foto: Ștefan Ciocan

De la dreapta la stânga: contraamiral Dorin Dănilă, viceamiral (r) dr. Victor Barbu, contraamiral (r) Gheorghe Petria.

Începutul primăverii a adus pentru Forțele Navale Române, o serie de schimbări în cadrul echipei de comandă. Miercuri, 4 martie, a avut loc la Statul Major al Forțelor Navale ceremonialul trecerii în rezervă a locțiitorului șefului Statului Major al Forțelor Navale și investirea în funcții de conducere din structurile Forțelor Navale a noului locțiitor al șefului Statului Major al Forțelor Navale, a șefului Instrucției și Doctrinei precum și a comandantului Flotei. La evenimentul emoționant din viața celor care s-au dedicat profesiei militare peste 35 de ani, a participat și viceamiralul dr. Victor Barbu, director-adjunct al Statului Major General, trecut în rezervă începând cu data de 26 februarie. Au fost citite decretele de trecere în rezervă ale contraamiralilor Gheorghe Petria și Mircea Rusmănică, precum și ordinele Ministrului Apărării Naționale de numire în funcții a contraamiralilor de flotilă dr. Nicolae Vâlsan, Romulus Hâldan și Aurel Popa. Contraamiralul Dorin Dănilă, șeful Statului Major al Forțelor Navale a trecut în revistă activitatea celor care au părăsit sistemul militar prin pensionare, i-a felicitat și le-a urat multă sănătate și mult succes în activitatea viitoare. De asemenea șeful Statului Major al Forțelor Navale i-a felicitat pe



Foto: Ștefan Ciocan

De la stânga la dreapta: contraamiral de flotilă dr. Nicolae Vâlsan, contraamiral de flotilă dr. Aurel Popa, contraamiral de flotilă dr. Romulus Hâldan.

cei nou numiți în funcții de conducere la nivelul Forțelor Navale. Cuvinte de mulțumire pentru sprijinul primit în decursul carierei a adresat și viceamiralul dr. Victor Barbu, care a precizat că fără sprijinul celor care își desfășoară sau și-au desfășurat activitatea în cadrul Forțelor Navale, poate nu ar fi reușit să urce treptele ierarhiei militare până la gradul de viceamiral.

Cu cei care au încadrat noi funcții în structurile de conducere ale Forțelor Navale, v-ați întâlnit în decursul anilor și vă veți întâlni cu siguranță și în viitor în paginile revistei *Marina Română*, iar cu cei care au trecut în rezervă vă veți întâlni în paginile numărului viitor al revistei, prin intermediul unor interviuri pe marginea carierei militare, a respectului față de armă și profesia aleasă, a Forțelor Navale și de ce nu a pasiunii pentru nave și navigație pe care au avut-o. La început de drum le dorim amiralilor nou numiți în funcții gânduri de sănătate, fericire și multe bucurii, putere de muncă și depline satisfacții în activitate, iar aceleași gânduri bune le transmitem și celor care s-au retras la pensie, la finalul carierei militare, dorindu-le multă sănătate, succese pe plan personal și profesional și să se bucure de o pensie cât mai lungă. (M.E.)



Foto: Ștefan Ciocan

Prin Ordinul Ministrului Apărării Naționale, contraamiralul de flotilă dr. Nicolae Vâlsan a fost numit în funcția de locțiitor al șefului Statului Major al Forțelor Navale.



Foto: Ștefan Ciocan

Prin Ordinul Ministrului Apărării Naționale, contraamiralul de flotilă dr. Aurel Popa a fost numit în funcția de comandant al Flotei.



Foto: Ștefan Ciocan

Prin Ordinul Ministrului Apărării Naționale, contraamiralul de flotilă dr. Romulus Hâldan a fost numit în funcția de șef al Instrucției și Doctrinei la Statul Major al Forțelor Navale.

Prin Decretul prezidențial nr. 390 din 27 februarie 2009, contraamiralul dr. Victor Barbu, director-adjunct al Statului Major General, a fost înaintat în gradul de viceamiral și trecut în rezervă cu noul grad.

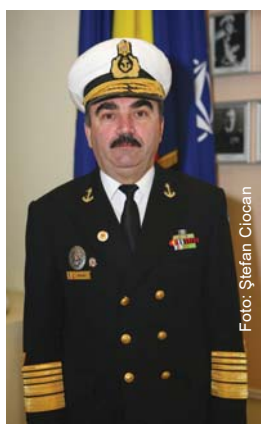


Foto: Ștefan Ciocan

Prin Decretul prezidențial nr. 391 din 27 februarie 2009, contraamiralul de flotilă Gheorghe Petria, locțiitor al șefului Statului Major al Forțelor Navale, a fost înaintat în gradul de contraamiral și trecut în rezervă cu noul grad.



Foto: Ștefan Ciocan

Prin Decretul prezidențial nr. 392 din 27 februarie 2009, contraamiralul de flotilă Mircea Rusmănică, comandantul Comandamentului Flotei, a fost înaintat în gradul de contraamiral și trecut în rezervă cu noul grad.



Foto: Ion Burghian

Din „lecțiile învățate”
de fregata *Regele Ferdinand*

Solicitări multiple pe timpul misiunilor

Foto: Ștefan Ciocan

Căpitan ing. **Mihai EGOROV**

Despre misiunile executate cu succes de fregata *Regele Ferdinand* în perioada 19 septembrie – 26 noiembrie 2008 ați putut citi în paginile revistei *Marina Română*, numerele 7 (129) și 8 (130) din 2008. V-am familiarizat atunci cu exercițiul NOBLE MIDAS 08, cu reușita la evaluarea NATO nivel II a echipajului acestei nave, cu atmosfera și modul de desfășurare a operației ACTIVE ENDEAVOUR, singura operație desfășurată în baza prevederilor articolului 5 din Carta NATO și ați putut citi impresiile după vizita istorică desfășurată în portul Haifa din Israel. Vă propunem în paginile următoare câteva concluzii rezultate din participarea la aceste misiuni, exprimate de factori de decizie ai navei, la rece, la mai mult de trei luni de la încheierea misiunilor.

- Ce a a dus nou exercițiul NOBLE MIDAS 08 față de cel la care ați participat în anul 2007?

Comandor Marian Săvulescu, comandantul fregatei Regele Ferdinand: În anul 2008 fregata *Regele Ferdinand* a urmat calendarul de certificare/afirmare pentru forțe puse la dispoziția NATO. Nivelul examinării, în 2008, a fost superior prin faptul că am trecut de la demonstrarea calității de a fi **interoperabili** la aceea de a demonstra **capacitatea operațională**. Dacă în 2007 am fost evaluați la nivelul individului, al echipei, al unității de acțiune pentru activități de bază (exemplu: navigația în siguranță, manevrele de remorcaj și aprovizionare pe mare, comunicații, protecția forței), anul 2008 a însemnat demonstrarea capacităților de

luptă în cele trei medii (aerian, de suprafață, submarin) cu accent pe antisubmarin – Forțele Navale Române declarând fregata *Regele Ferdinand* ca fiind **navă cu capacitate de luptă antisubmarin limitată**. NOBLE MIDAS 08 a mai adus elemente de noutate privind organizarea exercițiului în „mare liberă”, fără existența unei țări-gazdă. Au fost 14 zile de exerciții non-stop, prima parte constituind și examenul de foc al **afirmării nivel II NATO**.

Căpitan Victor Durea, ofițer de cart: Poate ar trebui să începem cu ce au în comun cele două exerciții. Atât în anul 2007 cât și în 2008 a fost vorba de exerciții reale pe mare ce au avut drept obiectiv principal antrenarea forțelor din cadrul NRF (NATO Response Force) în executarea misiunilor de bază, în cadrul scenariului unei operații de răspuns la o situație de criză. Nivelurile de participare în cei doi ani au fost comparabile, la exercițiu participând de fiecare dată peste 30 nave și submarine, numeroase avioane de luptă și supraveghere provenind din peste 10 țări membre NATO. Un alt element comun al celor două exerciții și, cu siguranță, cel mai important pentru echipajul fregatei *Regele Ferdinand* a fost afirmarea NATO nivelurile I și II. Noutățile pe care le-am putea identifica sunt așadar de detaliu și nu de substanță. În 2008, exercițiul nu s-a mai bucurat de existența unei națiuni gazdă așa cum s-a întâmplat în anul anterior când Croația s-a dovedit a fi o gazdă perfectă și în același timp prima țară non-NATO ce găzduia acest exercițiu. Ca urmare a acestui fapt, întregul scenariu al exercițiului din anul trecut a fost conceput în jurul unei insule imaginare

aflate în mijlocul Mediteranei ce a trebuit să fie „materializată” pe hărțile de navigație folosite în timpul exercițiului și cumva „asimilată” de mințile celor din departamentul operații și luată în considerare cu toate caracteristicile ei, atunci când au fost rezolvate situațiile tactice create de către conducerea exercițiului. Un alt element de noutate a fost fără îndoială faptul că în anul 2008 ne aflam pentru a doua oară în fața unei echipe NATO de evaluatori pe care echipajul trebuia să o convingă nu numai că menținuse nivelul dobândit în 2007, ci și că fregata *Regele Ferdinand* acționează la standardele acceptate de Alianță, fiind astfel capabilă să își îndeplinească misiunile declarate de către România. Pe scurt, echipajul trebuia să obțină afirmarea NATO nivel II. A fost în același timp un factor de stres și un element mobilizator pentru că fiecare membru al echipajului a fost conștient de importanța misiunii acesteia, atât pentru Forțele Navale Române ca obiectiv asumat, cât și pentru ei ca realizare profesională.

Locotenent Răzvan Crintea, ofițer de cart: Problema care se pune aici cred că implică nivelul de participare al României prin fregata *Regele Ferdinand*. Este foarte clar că exercițiile și, mai ales, task-urile primite de F 221 în anul 2008 au fost mult mai complexe, iar îndeplinirea lor a dus implicit la afirmarea nivel II NATO a fregatei. Faptul că până în acel moment ne obișnuisem să fim parte a unui Task Group, iar la exercițiu ni s-a acordat comanda unuia, cred că evidențiază diferența de esență dintre cele două misiuni.

- **Au fost secvențe la NOBLE MIDAS 08 care „v-au luat prin surprindere”?**

Comandor Marian Săvulescu: Gradul de dificultate al exercițiilor a fost simțitor mai ridicat. Mediul în care s-au desfășurat exercițiile secvențiale nu a fost întotdeauna prietenos, uneori dus către extrem, tematica abordată mai complexă, dar siguranța acțiunilor și a participanților a fost prioritară. Amintesc aici exercițiul de protecție a forței pe timpul nopții, în mare liberă, cu ambarcațiuni rapide care executau atacuri și foc de marcaj pe navele grupării noastre, simulând atacul unor ambarcațiuni mici, ostile, în condițiile unui trafic comercial dens în zona de acțiune. Exercițiile de apărare antiaeriană ne-au solicitat atenția în mod deosebit și prin faptul că, în actuala configurație a senzorilor de

te pregătești – să nu fii luat niciodată prin surprindere pentru că, în acel moment, nava însăși este luată prin surprindere. Mai mult decât atât, faptul că ofițerii „Regelui” stau bine la pregătirea profesională - sunt absolvenți ai unor școli navale internaționale de prestigiu și sunt „veterani” ai misiunilor și exercițiilor internaționale -, secvențele „complicate” nu au făcut decât să ne motiveze pe noi, ofițerii de cart și cred că am demonstrat că suntem la nivelul la care ne vor partenerii din Alianță.

- **Care-au fost elementele de dificultate în cadrul afirmării NATO nivel II?**

Comandor Marian Săvulescu: Elementele de dificultate la afirmarea nivel II NATO erau cunoscute de toți cei implicați în procesul de afirmare a forței. *VREM*

„segment” important al urmăririi, clasificării și păstrării contactului aerian – care ne lipsește azi; comunicațiile prin satelit – deficitare, dar nu abandonăm ci, mai degrabă, abordăm cu maximă responsabilitate ceea ce putem să executăm la nivelul standardului cerut de MAREVAL. Concluzie: azi, fregata *Regele Ferdinand* este în măsură să execute o gamă variată de acțiuni militare, la nivelul declarat de Forțele Navale.

Locotenent-comandor Mircea Siminică, șeful operațiilor: Ritmul alert în care s-a desfășurat exercițiul precum și exigența echipei de evaluare NATO impusă de rigurozitatea germană a șefului echipei pot fi considerate elemente de dificultate din cadrul afirmării NATO nivel II. Toate celelalte activități desfășurate - exerciții, ateliere de



Instantaneu din cabina de navigație a fregatei *Regele Ferdinand* pe timpul participării la exercițiul NOBLE MIDAS 08.

la bord, a dotării cu tehnică specializată – deficitară la acest moment – efortul depus a fost, uneori depășit de viteza de reacție și evoluție a țintelor aeriene. Rezultatele obținute ne situează la nivelul de ambiție declarat astăzi, în actuala configurație a sistemului de comandă și control, a dotării cu tehnică de luptă. Apreciez efortul, dăruirea și spiritul de sacrificiu al membrilor echipajului fregatei *Regele Ferdinand*, preocupat, permanent pentru a găsi soluții viabile, pentru A ÎNDEPLINII LA NIVELUL STANDARDULUI IMPUS fiecare secvență a exercițiului.

Locotenent Răzvan Crintea: Din punctul de vedere al unui ofițer de cart nu cred că „te poate lua prin surprindere” ceva - pentru că din acest punct de vedere

să fim parteneri credibili, *TREBUIE* să și arătăm cum o facem. Am avut momente când am roșit obrazul doar pentru faptul că am fost angajați, dar nu am avut cu ce – tehnic – să susținem angajamentul asumat. Da, e adevărat, cu toții am fi dorit să avem condițiile tehnice de participare îndeplinite (amintesc aici SATCOM, RADAR 3D, sisteme de combatere a țintelor aeriene, o variantă modernă a sistemului de comandă și control etc), numai ca am înțeles necesitatea să folosim la maxim ceea ce avem și să așteptăm, încredători, modernizarea nivel II. Aici găsim răspunsul dumneavoastră. Da, nu suntem în măsură să îndeplinim, ca exemplu, standarde minime de combatere a țintelor aeriene lipsindu-ne imaginea 3D, un

lucru, ședințe de planificare și interviuri - au fost parte integrantă a activităților zilnice și a SOP-iurilor navei.

Căpitan Victor Durea: Cred că astfel de elemente au fost puține, pe de o parte pentru că participam pentru a doua oară la o evaluare NATO, iar pe de altă parte pentru că echipajul cunoștea în amănunt indicatorii ce urmau să fie evaluați în cadrul afirmării. Am putea totuși menționa aici faptul că aproximativ 50 de membri ai echipajului proveneau din alte unități aparținând Forțelor Navale Române, iar integrarea acestora în cadrul echipajului de bază al navei a constituit o provocare ce consider că a fost rezolvată cu succes. Un alt aspect l-au constituit problemele tehnice ce apar în mod inerent (indiferent de naționalitatea navei!).

Dintre ele aş aminti doar defecțiunile apărute la sonarul navei pe timpul desfășurării exercițiilor de luptă antisubmarin, aspect deosebit de important prin prisma faptului că misiunea principală a navei este tocmai „vânarea” submarinelor. Și dacă am vorbit despre incidentele la tehnica și aparatura de la bord atunci trebuie să aduc în discuție și munca celor din departamentul senzori și armament ce au depus tot efortul pentru a menține în parametri optimi de funcționare toate echipamentele de la bord. Aș continua enumerarea momentelor mai dificile cu exercițiile de luptă antiaeriană când lipsa unui radar tridimensional și numărul mic de exerciții desfășurate cu avioane reale au arătat limitele navei și ale echipajului la acest capitol. Sperăm că vom rezolva și aceste probleme prin modernizarea fregatei în faza a II-a și prin planificarea unor exerciții comune cu elemente ale Forțelor Aeriene Române.

Locotenent Răzvan Crintea: Singurul element de dificultate a fost faptul că echipajul era observat în orice moment al activităților de către evaluatorii NATO. Și, așa cum am mai afirmat deja, unui profesionist nu-i place să fie observat în timp ce își exercită profesia.

- **Cum a făcut față echipajul solicitărilor multiple din timpul exercițiului și a afirmării NATO nivel II?**

Comandor Marian Săvulescu: Am avut experiența participării la un stagiul de pregătire cu SNMG2 în anul 2007, zile de pregătire pe mare (118 în 2007, 49 în 2008 – până la plecarea la NOBLE MIDAS), așa că am fost încredători în capacitatea noastră de acțiune în condițiile de efort maxim per mila marină parcursă, în condițiile îndeplinirii standardelor asumate pentru NIVEL II NATO. Experiența nu se învață pe băncile școlii, nu se dobândește în laboratoare sau simulatoare, ea se dobândește cu sudoarea muncii nenormate, cu ore de nesomn și studiu la situații de genul „*văzând și făcând*”, cu dorința de a te prezenta PREGĂTIT LA EXAMEN. Cum a făcut față echipajul solicitărilor? Sunt mândru și afirm, fără modestie, că am avut norocul de a fi comandantul unor buni marinari, devotați, responsabili și încredători – și îi numesc aici pe cei 202 militari ai fregatei *Regele Ferdinand*.

Locotenent-comandor Mircea Siminică: Echipajul navei a răspuns pozitiv și ferm la solicitări pe tot parcursul exercițiului. Personalul a dat dovadă de profesionalism, dăruire și dorința de a demonstra că este capabil să execute orice misiune în orice condiții atunci când situația o cere.

Locotenent Răzvan Crintea: Cred că în conținutul întrebării se află deja răspunsul. Singurul mod în care echipajul fregatei putea răspunde onorabil solicitărilor multiple era ca să acționeze ca un adevărat echipaj. Cred că așa s-a și întâmplat. Prin respectul de sine pentru camarazi și pentru navă, echipajul nu numai că s-a ridicat la nivelul așteptărilor, dar, de multe ori, le-a și depășit.



Activitate în OPS Room pe timpul operației ACTIVE ENDEAVOUR.

- **Ați participat pentru a treia oară la operația ACTIVE ENDEAVOUR. Cum a fost ea de această dată?**

Comandor Marian Săvulescu: Noi, echipajul fregatei *Regele Ferdinand*, am avut șansa prezenței în teatrul de operații pentru a treia oară. Nicio participare nu a semănat cu cealaltă, dar fiecare, în sine, a avut gradul ei ridicat de risc, gradul ridicat de demonstrare a competențelor profesionale reclamate de tipul operației, un grad de angajament ridicat, o stare de alertă peste medie. Dacă la finalul celor treizeci de zile am putut raporta MISIUNE ÎNDEPLINITĂ, să fiți convinși că, dincolo de normalitatea raportului au existat nopți de veghe cu ochii lipiți de radar, nopți „măcinate” de torsul molcom al turbinei propulsoare sau întrerupte de „piuitul” senzorilor de avertizare, rutina antrenamentelor „la rece” ale echipei de boarding... dar și mirosul îmbietor al hranei preparate, angajamentul pregătirii fizice colective (și așa exemplifica aici activitățile sportive organizate), liniștea și farmecul recuperării la cheu în porturile în care am intrat pentru refacere (Catania – Italia, Souda – Grecia, Mersin – Turcia, Haifa - Israel)

Locotenent-comandor Mircea Siminică: Operația ACTIVE ENDEAVOUR a fost ca și precedentele o activitate prin care România a arătat că poate face parte integrantă a structurilor NATO și își poate îndeplini cu succes rolul ce i s-a atribuit. Din aceste considerente nu se poate face comaparatie între cele trei „operații” deoarece acestea s-au desfășurat în perioade de timp, în condiții și conjuncturi politice diferite.

Căpitan Victor Durea: Auzind întrebarea formulată astfel primul cuvânt născut în mintea mea a fost „rutină”. Ei bine, numai despre rutină nu putem vorbi. Este drept că participăm pentru a treia oară, asta însă a însemnat doar faptul că eram complet familiarizați cu procedurile legate de

supravegherea traficului maritim. Navigația printre platforme de foraj în zone cu trafic intens (zona Canalului Suez), modificarea modului de clasificare a contactelor, a procedurilor de interogare a unei nave, condițiile hidrometeorologice sunt însă aspecte ce au făcut ca și de această dată operația ACTIVE ENDEAVOUR să fie departe de sfera rutinei. Mai mult, parcă pentru a ieși complet din tipar, ieșirea de sub comanda NATO la finalul acestei misiuni a concis cu intrarea în portul Haifa, escală ce a reprezentat vizitarea în premieră a statului Israel de către o navă aparținând Forțelor Navale Române. Și aici simt nevoia să completez răspunsul de la întrebarea anterioară, precizând că îndeplinirea atribuțiilor de serviciu și comportamentul exemplar al membrilor echipajului au contribuit fundamental la reușita acestei vizite.

Locotenent Răzvan Crintea: Pentru mine a fost a doua participare la operația ACTIVE ENDEAVOUR. Această operație a fost într-o anumită măsură diferită de precedenta prin restricțiile pe care le-a impus cu privire la controlul traficului, la clasificarea contactelor de interes, la regulile de angajare și implicit la condițiile pentru a executa un control (boarding).

- **S-a ridicat tehnică de pe fregată la nivelul așteptărilor?**

Comandor Marian Săvulescu: Tehnica este, surprinzător pentru mulți, fiabilă, care nu cere mai mult decât o mentenanță periodică, ceva piese de rezervă, lucrări executate de calitate de echipaj, și, de asemenea o atenție permanentă privind exploatarea acesteia. Au fost reparații executate de personalul bordului sau de firme autorizate – funcție de situație, aici având sprijinul nemijlocit al serviciului specializat din Forțele Navale. Sistemele principale (de propulsie, energetic, comandă și control, armamente) sunt operaționale și au probat nu numai eficiența tehnică dar și

eficacitatea acestora, fiind la nivelul standard întrebuințate de echipaj. Sunt convins că, făcând AZI mici investiții în piese de schimb, în consumabile, executând up-grade-uri necesare pentru ridicarea capacității operaționale a tehnicii, putem menține nivelul de operativitate al acestei *platforme* – și aici numesc fregatele T22R – nave care au scris și vor scrie istorie și pentru următorii 15-20 de ani în Forțele Navale. Este de la sine înțeles că modernizarea este necesară, dar în această formă de dotare, pot aprecia că fregata *Regele Ferdinand* este în măsură să îndeplinească misiunile asumate la nivelul coaliței, și aș numi aici operația ACTIVE ENDEAVOUR, poate participa la stagii de pregătire în cadrul grupărilor navale permanente (SNMG1, SNMG2) și aș îndrăzni să anticipez posibilitatea prezenței pentru o perioadă de trei-patru luni în cadrul grupării permanente NATO – cu îndeplinirea misiunilor specifice tipului de navă fregată.

Locotenent-comandor Mircea Siminică: Tehnica fregatei a fost cea inițială (de achiziție din UK) și s-a comportat în parametri pentru care a fost proiectată. Elementele de mentenanță au fost asigurate de către personalul bordului și cu mijloacele avute la dispoziție.

Locotenent Răzvan Crintea, ofițer de cart: Deși nu este un capitol cu care ne putem lăuda, prin munca asiduă a celor care se ocupă nemijlocit de funcționarea tehnicii, aceasta și-a adus aportul la îndeplinirea misiunii.

- Prin afirmarea NATO nivel II, se poate spune că fregata *Regele Ferdinand* a încheiat un ciclu de viață. Ce urmează pentru navă în continuare?

Comandor Marian Săvulescu: Încheiere de ciclu? Mai degrabă, un nou început! Azi identific cinci pași de executat, cu îndrăzneală și hotărâre. În primul rând, înlocuirea (oarecum firească) a unui procent de 10-12% militari anual. Câștigurile? Militarii care ies din echipaj pot încadra poziții în eşaloanele de comandă la nivel superior, pot face parte din personalul instituțiilor militare de marină care să se ocupe de noul tip de instrucție. Noii veniți aduc, firește, suflul nou care e necesar fiecărei organizații. În al doilea rând, echipajul și fregata *Regele Ferdinand* au obținut, succesiv, în urma a patru examene internaționale, AFIRMAREA NIVEL II NATO. Ce trebuie să facem acum? SĂ O ANGAJĂM în exerciții operații pentru care a fost calificată. Să ne aplecăm atent asupra angajamentelor asumate prin **Obiectivul Forței**, să ne luptăm pentru a menține STANDARDELE operaționale cerute de MARSTAN (108 zile/ an, un număr important de trageri cu armamentul de la bord etc). Apoi, modernizarea nivel II e necesară și așteptată cu interes de echipaj. Suntem încrezători că într-un timp relativ acceptabil aceasta o să se execute. Al patrulea pas de făcut este legat de dotarea tehnică. Avem programe pe rol, avem specialiști în domeniu. La nivelul navei trebuie să menținem un nivel al instrucției ridicat, să nu lăsăm ștacheta mai jos decât

nivelul obținut la „afirmarea nivel II NATO”. E sarcina fiecărui membru al echipajului și am convingerea că este în puterea noastră să o îndeplinim. Nu în cele din urmă trebuie să ne gândim la viitor. Îl clădim astăzi. Cu ofițerii care își desăvârșesc pregătirea la Universitatea Națională de Apărare „Carol I” sau la Academia Navală „Mircea cel Bătrân”, cu maiștrii militari care, după un stagiul de 3-5 ani la bordul celorlalte nave ale Forțelor Navale vin cu dorința de a face parte din familia fregatelor, cu soldații și gradații voluntari care își doresc să facă parte din *elita* Forțelor Navale.

Locotenent-comandor Mircea Siminică: Fregata *Regele Ferdinand* nu și-a încheiat un ciclu de viață, ci doar o etapă a Forțelor Navale Române prin care a demonstrat că suntem capabili de a executa misiunile Alianței. În continuare se așteaptă modernizarea navei, instruirea și calificarea echipajului pe noua tehnică și afirmarea fregatelor la capabilități depline în cadrul Alianței.

Locotenent Răzvan Crintea: Prin afirmarea NATO nivel II fregata *Regele Ferdinand* a început o nouă viață pentru Forțele Navale Române. O viață cu standarde ridicate în ceea ce privește misiunile la care marina va participa pe viitor. Sigur că ne vom achita de aceste misiuni cu succes dacă standardele privind tehnica și, în general, resursele de orice natură se vor ridica la nivelul pe care profesionalismul nostru, al echipajului fregatei *Regele Ferdinand*, l-a atins. ■

Pregătirea pentru un exercițiu PHOTEX.

Foto: Ștefan Ciocan



Kosovo – o zonă familiară infanteriștilor marini

„Lupii Deltei” și-au încheiat misiunea

Text și foto: Locotenent **Claudiu VIȘAN**

Muzica se aude din ce în ce mai încet, și totuși versurile se disting ușor „Călător pe drumul de.....” . Pe ecran protagoniștii își regăsesc numele și rolul, comandantul de detașament, maiorul Remus Melinte, comandantul de companie, căpitanul Ion Mungiu, ofițerii de stat major Sorin, Cristi, Daniel, comandanții de plutoane Claudiu, Marius, Cosmin, comandanții de grupe Daniel, Corneliu, Laurențiu, Cristi, Valentin, Lucian, militarii Gabriel, George, Ionuț, Vasile, Dumitru, Nicolae și mulți alții.

Da, acesta este sfârșitul călătoriei noastre. Nu a fost peste nouă mări și nouă țări, precum a eroilor din poveste.

86 de militari, pușcași marini din Batalionul 307 Infanterie Marină, Babadag, sprijiniți de militari aparținând unor unități din cadrul forțelor navale și terestre, am fost eroii unei misiuni de menținere a păcii în provincia Kosovo. Mai exact au fost șase luni, 191 de zile, niciuna în plus sau în minus, patru anotimpuri, soare, ploaie, zăpadă multă cum nu am mai văzut de ceva timp, noapte, zi.

Am fost o familie, poate nu întotdeauna așa cum ne-am dorit, cu bune și rele, cu succese sau insuccese, cu zile mai

frumoase sau mai urâte, o aventură pe care ne-o vom aminti cu plăcere uneori, altele cu tristețe. Sunt multe trăiri pe care această experiență le-a scos la suprafață, multe lucruri pe care le-am învățat, o experiență din care sperăm să fi luat lucrurile bune și să le fi uitat pe cele rele.

Poate că nu toți dintre noi privesc cu bucurie înapoi dar asta este, avem cu toții timp să o luăm de la capăt, poate în același loc sau poate în altele, suntem militari și viața merge înainte pentru fiecare dintre noi.

Totul a început odată cu primăvara anului 2008, cu speranțe, cu incertitudini, cu dorințe multe, cu un hei rup specific nației noastre. Atunci s-au pus bazele detașamentului ROFND XVII. A continuat ușor, ușor, până la începutul lui mai, când totul a devenit serios, când nu se mai puteau face pași înapoi, când am început să creem scenariul aventurii noastre.

Apoi a fost o vară grea, cu program prelungit atunci când soarele te îmbia să-ți petreci după-amiezile pe malul lacului, cu instrucție, cu evaluări și controale care parcă nu se mai terminau, de parcă eram singura unitate rămasă în viață. Vara s-a terminat în viteză maximă, evaluarea

finală, ultimele zile de dragoste și primele noastre zile de pacificatori.

De aici totul s-a schimbat, parcă eram mult mai serioși, mai responsabili, lucrurile nu mai semănau cu „joaca” noastră de prin pădurile Babadagului sau de pe malurile Razelmului. A trebuit să ne adaptăm repede la noul nostru ritm de viață, să învățăm să cooperăm și să trăim alături de militari aparținând altor națiuni, de localnicii kosovari indiferent de apartenența la o etnie sau alta.

Lumea fremăta în jurul nostru, o lume nouă, o altă cultură, de fapt mai multe civilizații care s-au întâlnit toate în Camp Villaggio, Kosovo.

Aici ne-am petrecut șase luni din viața noastră, poate mult poate puțin , cu siguranță o perioadă pe care nu o vom uita niciodată. O bază frumoasă despre care v-am mai povestit, o bază pe care o s-o visăm la întoarcerea în țară și pe care sperăm că odată o vom avea și la noi în țară.

Dar nu este vorba doar despre bază, aici ne-am împrietenit cu italieni, spanioli, sloveni, maghiari, localnici kosovari, aici am învățat să fim profesioniști, am învățat că fiecare are rolul și locul lui și dacă ți-l



Misiune de patrulare prin zăpezile din Kosovo.

respectă treaba merge bine, aici am învățat să renunțăm la jumătățile de măsură, pentru că nu ne fac cinste, aici departe de casă am învățat să iubim România, Dobrogea cu farmecul și interculturalitatea ei.

Aici am învățat să prețuim fiecare clipă alături de cei dragi și de prieteni pentru că aici le-am dus dorul, pentru că am suferit pentru fiecare clipă în care nu am fost alături de ei, în care nu le-am împărtășit bucuriile și tristețile.

Aici ne-am desăvârșit ca militari, ne-am format deprinderi, am desfășurat misiuni în sprijinul oamenilor, am ajutat atât cât am putut la consolidarea unui climat stabil și pașnic în zonă. Aici poate nu așa mult ca în altă parte te simți militar, aici îți poți proba calitățile. Poate de acasă nu se vede, dar aici când vezi urmele suferinței și durerii pe care le-a pricinuit nesfârșitul conflict, îți dai seama că am făcut o treabă bună, că prin misiunile noastre, de patrulare, punct control, escortă, acordare de asistență medicală, misiuni logistice am contribuit din plin la sprijinul populației din zona noastră de responsabilitate.

Și îți dai seama de toate acestea când oamenii încep să te salute pe stradă, să-ți strângă mâna de câte ori te întâlnesc, să-ți mulțumească pentru fiecare gest oricât de mic pe care îl faci în sprijinul lor.

Acum când suntem la sfârșitul misiunii noastre privim înapoi cu regret, ne despărțim de prieteni, de cei alături de care am trăit, de comandanți sau doar de simpli colegi, de la colonelul Gironacci, poate cel care a ajuns la suflétel nostru cel mai ușor, la generalii Armentani și Biancafarina, la colonelul Speranza, la căpitanul Napoletano sau caporalii Le Fazzi și Deborah, care au rupt câteva din inimile colegilor noștri.

Când tragem cortina și sunăm goarna de stingere, fiecare o va lua pe drumul său, mulți dintre noi ne vom întâlni din nou în cadrul BIM-ului nostru drag, poate ne vom saluta sau poate unele răni nu vor putea fi uitate, cine știe, timpul le rezolvă pe toate, cu alții poate ne vom întâlni în desele noastre peregrinări prin țară.

De aici de departe se aude că vor veni și alte misiuni, unii s-au declarat dușmani fățiș și și-au jurat că nu vor mai pleca niciodată, alții și-au întocmit deja rapoartele pentru alte aventuri, doar asta este meseria noastră.

Ce este important este că am lăsat aici amintiri plăcute, că oamenii care au lucrat alături de noi au fost impresionați de calitățile noastre, că într-o lume în care faptele negative sunt din ce în ce mai des mediatizate, noi am reușit să le promovăm pe cele pozitive.

Sfârșitul aventurii înseamnă că 86 de militari români se întorc acasă, cu fruntea sus. Am demonstrat încă o dată că Batalionul 307 Infanterie Marină a promovat și promovează valorile.

Le mulțumim celor care ne-au sprijinit, le cerem scuze celor pe care i-am lăsat acasă – familii, copii, soții, prieteni.

La revedere Kosovo, bine te-am regăsit tărâm minunat al Dobrogei!

Detașamentul ROFND XVII „Lupii Deltei” raportează: Misiune îndeplinită

Maior **Remus MELINTE**

Comandantul detașamentului ROFND XVII

Este a treia misiune pe care o desfășor într-un teatru de operații, prima alături de pușcașii marini și în calitate de comandant

de detașament. Pentru mine a însemnat o mare responsabilitate dar și onoarea de a-mi fi încredințată comanda acestui frumos detașament.

Am lucrat șase luni în Camp Villaggio, o bază foarte frumoasă care ne-a oferit condiții deosebite, am îndeplinit misiuni în sprijinul păcii într-o provincie care încă își mai caută identitatea și liniștea, am colaborat și ne-am împrietenit cu militari italieni, spanioli, maghiari și sloveni, am avut relații deosebite cu autoritățile locale și populația locală.

Cel mai important este că au fost șase luni fără incidente și că ne întoarcem toți acasă, cu fruntea sus pentru că ne-am făcut treaba la un nivel ridicat.

Acum la final de misiune, când toate gândurile ni se îndreaptă spre întâlnirea cu cei dragi de acasă, aș dori să mulțumesc tuturor celor care ne-au susținut pe durata îndeplinirii acestei misiuni: familiilor noastre, comandanților și colegilor care ne-au sprijinit atât pe timpul pregătirii cât și pe perioada misiunii.

De asemenea vreau să le mulțumesc militarilor detașamentului pentru modul în care și-au îndeplinit misiunile aici în Kosovo, sunt mândru că am participat alături de ei la această misiune.

Acum la final pot afirma că Detașamentul ROFND XVII și-a îndeplinit misiunea încredințată, iar pușcașii marini din Batalionul 307 Infanterie Marină pot mai mult, iar drumul spre Afganistan și Irak a trecut prin Kosovo.

Șase luni în Kosovo

Locotenent **Claudiu VIȘAN**

Căpitan Ion Mungiu, comandant companie: *„Este prima misiune într-un teatru de operații. Funcția pe care am îndeplinit-o a însemnat pentru mine o mare responsabilitate, dar și o experiență foarte bună. De la început am înțeles rolul și importanța forțelor KFOR în provincia Kosovo, acela de a fi un factor de stabilitate care asigură securitatea și libertatea de mișcare a locuitorilor. Am remarcat în acest sens încrederea pe care autoritățile locale și populația civilă o au în militarii KFOR. Elementele de noutate pe care le-am întâlnit, în ceea ce privește provocările profesionale, sunt date de diversitatea culturală și organizațională pe care am întâlnit-o atât în bază, dar și în zona noastră de responsabilitate, de comunicarea în limba engleză sau italiană, de tipul de misiuni și condițiile în care a trebuit să le îndeplinim. Pe parcursul celor șase luni de misiune am îndeplinit diferite tipuri de misiune, de la posturi de observare, puncte de control trafic, misiuni de patrulare, acordare asistență medicală, misiuni logistice. În total au fost peste 2000 de misiuni și peste 50000 kilometri parcurși. Acum la sfârșitul misiunii în teatru de operații Kosovo, apreciez*

militarii companiei pentru modul profesionist în care și-au desfășurat misiunile, pentru responsabilitatea și comportamentul exemplar de care au dat dovadă.”

Plutonier major Lucian Măcărau: *„Este o experiență nouă pentru mine și totodată o provocare. La începutul misiuni am avut puțin emoții, dar ușor ușor au trecut, și am reușit să ne adaptăm la noile condiții. Au fost provocări profesionale pe care am reușit să le trecem cu bine pe toată durata misiuni. Am demonstrat că suntem pregătiți pentru astfel de misiuni și că ne-am învățat bine lecțiile. Acum la final sunt bucuros și totodată împlinit deoarece am putut face parte alături de colegii mei, pușcașii*



Infanteriștii marini împreună cu prietenii lor, copiii din Kosovo.

marini din Batalionul 307 Infanterie Marină, la îndeplinirea misiunii care ne-a fost încredințată.”

Plutonier Cristian Iordache: *„Misiunea care se încheie a însemnat pentru mine o experiență din care am avut de învățat multe lucruri bune. Au fost șase luni în care am executat diferite misiuni în sprijinul păcii, a locuitorilor din Kosovo. Cred că ne-am descurcat bine, am dovedit că pușcașii marini sunt bine pregătiți și pot face față cu brio în orice teatru de operații.*

Perioada care se încheie nu a fost ușoară, dorul de familie și de prieteni a făcut ca timpul să treacă foarte greu. Acum la final vreau să le transmit tuturor celor care ne-au sprijinit numai gânduri de bine.”

Plutonier Daniel Ioniță: *„Plecarea în Kosovo a însemnat pentru mine o nouă experiență, deoarece este pentru prima dată când execut o misiune în afara granițelor țării. Am avut emoții la început, dar am depășit cu ușurință aceste momente. Am fost sprijinit și ajutat foarte mult de familie și de colectiv, în acest sens. Pe parcursul executării misiunii am avut parte de foarte multe provocări profesionale, dar am reușit să le trecem cu bine. Am avut șansa să*

pe parcurs mi-am dat seama că pot chiar să devin mai bun, să-mi îmbunătățesc deprinderile, să devin un adevărat lider. Acum la final sunt bucuros că am putut face parte, alături de colegii mei de arme, precum și de militarii aparținând altor naționalități, la această misiune importantă de menținere a păcii.”

Fruntaș George Mocăniță: *„Sunt militar profesionist de patru ani. În această perioadă am participat la foarte multe misiuni pe teritoriul național, misiuni în cadrul cărora am acumulat foarte multă experiență. Speram să pot participa la o astfel de misiune de menținere a păcii. Misiunea în Kosovo a însemnat un vis împlinit pentru mine. Deși au fost provocări noi pentru noi, am reușit să ne îndeplinim misiunile la un nivel foarte bun, am reușit să ne facem treaba cât mai bine.”*

Până la apariția revistei, detașamentul ROFND XVII a revenit în țară, iar joi 12 martie a avut loc la Batalionul Infanterie Marina din Babadag, ceremonialul de sosire al detașamentului de infanteriști marini din Kosovo. Un reportaj de la acest eveniment, dar și despre experiența cu care s-au întors militarii Batalionului de Infanterie Marină din Kosovo, veți putea citi în numărul viitor al revistei. **(M.E)** ■

Kosovo - a familiar territory to the Romanian Marines

„The Wolves of the Delta” accomplished their mission

Indeed, this is the end of our journey which was not similar to the one of a fairy tale.

86 marines from the 307 Marine battalion, Babadag, supported by other Navy and Army military personnel, were the heroes of a peace keeping mission in Kosovo. There were precisely six months, 191 days, no more no less, 4 seasons, sun, rain, a lot of snow as I haven't seen for a long time.

We were all a family, and maybe we were not always as we wanted to, we took the rough with the smooth, at times we were successfull, other times we failed, we had both good times and hard times. All in all we lived an adventure that we'll recall at times with pleasure, at times with sadness. This experience surfaced many emotions, many things that we learned. It was an experience from which we hope we took the good things and forgot the hard times.

Maybe not all of us enjoy looking back but *c'est la vie*. We all have time to experience everything again no matter the territory. We are all soldiers and life goes on for each of us.

Început de an în Marea Neagră

Primul antrenament pe mare

Olivia BUCIOACĂ

În prima săptămână a noului an, navele Forțelor Navale își începeau deja antrenamentele pe mare. Deschizător de drum, a fost echipajul corvetei *Contraamiral Horia Macellariu* din cadrul Divizionului 50 Corvete din Mangalia. Pe o vreme geroasă, joi, 8 ianuarie, corveta *Contraamiral Horia Macellariu* a fost angrenată în diferite misiuni specifice, având la bord și o nouă serie de soldați voluntari aflați la începutul pregătirii în Școala de Aplicație a Forțelor Navale din Mangalia. Scopul primei ieșiri pe mare l-a reprezentat instruirea echipajului navei, ceea ce face și subiectul articolului nostru, precum și instruirea și verificarea modului de comportare pe mare al soldaților voluntari, despre care puteți citi în dosarul revistei. Nici bine nu ne desprinsesem de tărâm și în difuzoarele de pe navă auzeam deja comenzile ofițerului secund, locotenent-comandorul Gheorghe Albulescu: „Alarmă aeriană, pericol de atac aerian, un grup de trei ținte aeriene în relevment adevărat, pregătiți instalațiile artileristice pentru tragere; rachetă în bordul tribord, pregătiți final PK 16, toți militarii trec în bordul babord; om la apă în bordul tribord...manevră pupa la post”, ceea ce s-ar traduce prin exerciții împotriva aviației inamice și a

navelor de suprafață, om la apă sau exerciții de comunicații, antrenamente și exerciții specifice care au făcut parte din programul primei ieșiri pe mare a corvetei *Contraamiral Horia Macellariu*.

Cum s-a reacomodat echipajul navei cu cerințele misiunilor pe mare? Căpitan-comandorul Liviu Motoc, comandantul navei: „Am executat toate exercițiile care se fac în mod normal la noi, începând cu plecarea de la cheu și intervenția grupei antitero, exerciții contra aviației inamice, exerciții împotriva navelor de suprafață și om la apă. Echipajul s-a prezentat foarte bine. Nu au fost probleme deosebite. Afară este totuși rece, sunt -5, -6°C. Nava s-a comportat foarte bine.”

Anul acesta corveta *Contraamiral Horia Macellariu* va participa la misiuni naționale și va reprezenta din nou Forțele Navale la prima etapă a celei de-a noua activări a Grupului de Cooperare Navală în Marea Neagră, BLACKSEAFOR, din luna august. Căpitan-comandorul Liviu Motoc: „Pentru anul 2009 noi ne vom instrui în continuare. Ca misiuni, vom face toate misiunile de tragere naționale. Vom participa în vară la BLACKSEAFOR 2009, care va începe în Bulgaria. Deja noi avem experiență, de doi ani și ceva de când sunt eu comandant, avem experiența misiunilor internaționale, ca BLACKSEAFOR și alte misiuni mult mai grele în Marea Mediterană și în Marea

Egee. Deci nu se pune problema să nu ne descurcăm.”

La început de an am vrut să aflăm care sunt noutățile anului 2009, proiectele, activitățile și misiunile Divizionului 50 Corvete. Comandorul Ion Condur, comandantul Divizionului 50 Corvete: „Anul de instrucție 2009 reprezintă pentru Divizionul 50 Corvete continuarea procesului de instruire și pregătire a navelor și echipajelor pentru misiunile interne și internaționale. În anul 2009, divizionul va participa la exercițiile și aplicațiile Forțelor Navale în apele teritoriale și va participa cu trei nave, în luna aprilie la a doua fază a celei de-a opta activări BLACKSEAFOR, în perioada aprilie-mai la BLACKSEA PARTNERSHIP în Turcia și în luna august la prima fază a celei de-a noua activări BLACKSEAFOR. Navele și echipajele participante și-au propus să reprezinte cu cinste Forțele Navale Române și vrem ca rezultatele pe care le vom obține să fie cel puțin la indicatorii care au fost anul trecut.”

Ieșirea pe mare a corvetei *Contraamiral Horia Macellariu*, la început de an, a reprezentat pentru echipaj doar primul antrenament din multe care vor urma până la misiunea internațională din luna august, BLACKSEAFOR, iar pentru soldații voluntari de la Școala de Aplicație a Forțelor Navale, o primă experiență de neuitat la bordul unei nave militare. ■

Aruncarea colacului de salvare pentru recuperarea lui Oscar, secvență din cadrul exercițiului om la apă.



Foto: Ștefan Ciocan

Comenzile ofițerului secund, locotenent-comandorul Gheorghe Albulescu, pentru începerea exercițiilor pe mare.



Foto: Ștefan Ciocan



Pregătire intensă, examen dificil

MIOB la corveta

„Contraamiral Eustațiu Sebastian”

Căpitan ing. Cosmin OCHEȘEL

Pentru echipajul corvetei *Contraamiral Eustațiu Sebastian* (264) luna februarie a anului 2009 va rămâne una de referință în formarea profesională prin parcurgerea dificilului drum al certificării navei pentru participarea la misiuni internaționale. De fapt pentru a atinge acest obiectiv membrii echipajului trebuie să acumuleze cunostințele pe durata a două etape distincte de pregătire. Prima etapă o reprezintă modulul instrucției operaționale de bază (MIOB), iar dacă acesta va fi trecut cu bine se va trece la parcurgerea celui de-al doilea modul cel al instrucției operaționale avansate (MIOA).

Începând cu 2 februarie la bordul corvetei *Contraamiral Eustațiu Sebastian* a sosit o echipă de evaluatori ai Centrul de Instruire Simulare și Evaluare al Forțelor Navale, condusă de capitan-comandorul Florin Iliescu. Rolul acestei echipe de instructori a fost acela de a evalua stadiul pregătirii inițiale a echipajului, de a implementa cerințele specifice primului modul de instruire și apoi de a verifica modul în care aceste cerințe au fost înțelese de echipajul navei. „După primele zile de activități comune s-a demonstrat că personalul bordului este bine pregătit și răspunde cu profesionalism cerințelor impuse”, ne-a declarat la începutul perioadei de instruire, capitan-comandorul Florin Iliescu. În această perioadă de pregătire membrii echipajului au executat exerciții de vitalitate, marinărie, de respingere a atacului unui submarin, acțiuni de luptă împotriva navelor de suprafață, dar și de respingere a aviației inamice.

Așa cum a reieșit din discuțiile avute cu ofițerul secund al navei, căpitanul Adrian

Nucu acesta s-a arătat mulțumit de felul cum a înțeles echipajul să participe la activitățile desfășurate. Comandantul Divizionului 50 Corvete, comandorul Ioan Condur, s-a aflat aproape de echipajul navei, dar și de instructorii Centrului de Instruire Simulare și Evaluare, pe toată perioada de pregătire, apreciind activitățile care se desfășurau, precum și modul bun de cooperare. Fără să fim patetici, trebuie să menționăm că domnul comandor Ioan Condur le-a insuflat subordonaților dorința de a trece cu succes peste această perioadă de pregătire, amintindu-le mereu că rodul muncii lor se va vedea odată cu evaluarea pe mare din data de 26 februarie.

Și chiar dacă vremea de la începutul săptămânii a părut că le va prelungi perioada de pregătire la cheu și le-a dat ceva emoții, în dimineața zilei de 26 februarie corveta *Contraamiral Eustațiu Sebastian* a părăsit portul Mangalia, în cadrul evaluării executate de specialiștii Centrului de Instruire Simulare și Evaluare. Conform instrucțiunilor această evaluare s-a desfășurat pe mare împreună cu o navă „soră”, rolul celei din urmă fiind jucat de corveta *Amiral Petre Bărbuneanu* (260). Odată cu ieșirea pe mare a corvetei *Contraamiral Eustațiu Sebastian* au început și exercițiile practice sub atenta supraveghere a instructorilor. Echipajul navei aștepta concentrat și pregătit fiecare activitate care avea loc cu rezeziție, încercând să facă față cât mai bine oricărei situații. Pe parcursul ieșirii pe mare s-au derulat exerciții și antrenamente de: respingere a atacului șalupelor rapide, navigația pe canal dragat, re aprovizionarea pe mare, respingere a atacului naval și aerian, căutarea, urmărirea

și atacul submarinului, exercițiul de om la apă, manevra de remoraj și interogarea unei nave comerciale suspecte.

Într-unul din scurtele momente de liniște am reușit să vorbim cu aspirantul Bogdan Tărășescu, ajutor șef mecanic, care participa pentru prima dată la o activitate de asemenea importanță. Vizibil emoționat a încercat să ne explice diferența dintre teoria învățată pe timpul școlii și practica de la bordul navei.

Nici frigul de afară și nici lipsa de experiență a unora din membrii echipajului nu au putut împiedica realizarea obiectivului propus, trecerea cu succes a evaluării. Am putut afla chiar înaintea comandantului navei rezultatul evaluării de la căpitan-comandorul Florin Iliescu, șeful echipei de instructori, care s-a arătat mulțumit de nivelul de pregătire al echipajului, dar a vrut să precizeze că efortul de pregătire trebuie menținut în vederea perfecționării.

Conform comandantului navei, locotenent-comandorul Claudiu Tănăsescu, principalul câștig al acestei activități îl constituie coeziunea echipajului și experiența dobândită, considerând totodată că „echipajul a răspuns optim cerințelor și solicitărilor personalului de la Centrul de Instruire Simulare și Evaluare al Forțelor Navale, iar eventualele deficiențe vor fi remediate în perioada imediat următoare.”

Intrarea în port a corvetei *Contraamiral Eustațiu Sebastian* în după-amiaza aceleiași zile a reprezentat depășirea cu succes a unei etape de pregătire, dar membrii echipajului sunt conștienți că va urma o altă perioadă de pregătire, modulul instrucției operaționale avansate, în vederea certificării navei pentru misiuni internaționale. ■

„Dacă ar fi ușor, oricine ar putea să o facă...”

Pregătirea scafandrilor de mare adâncime

Olivia BUCIOACĂ

Pregătirea unui scafandru reprezintă un proces dificil și de durată, iar organismul uman trebuie bine pregătit pentru a face față presiunii enorme din adâncuri. Pe data de 3 februarie la Centrul de Scafandri al Forțelor Navale a început cursul pentru scafandrii de mare adâncime, categoria a II-a. Pentru a fi declarați apti și a putea participa la cursul de specializare, scafandrii din cadrul GNFOȘ și EOD, căpitanul Mihai Ghibu, maistrul militar clasa a III-a George Simionov și maiștrii militari clasa a IV-a Adrian Tureac și Florin Anghel au trebuit să treacă așa-numitul „test de narcoză”, supravegheați de la suprafață de o echipă formată dintr-un șef de scufundare, un operator barocameră și un medic. Din personalul necesar pentru asigurarea executării testului de narcoză în cele mai bune condiții, alături de cei patru scafandri a participat și căpitan-comandorul Octavian Burlacu, scafandru de mare adâncime. Testul s-a desfășurat în Laboratorul Hiperbar al Centrului de Scafandri în scopul determinării sensibilității scafandrilor la efectul narcotic al azotului din aerul respirat la presiune.

Scufundarea a durat aproximativ 50 de minute și s-a făcut prin presurizarea scafandrilor la adâncimea de 72 de metri, în barocameră, cu o viteză de 15m/min. Fiecărui scafandru i s-au dictat pe rând zece cuvinte pe care a trebuit să le reproducă într-un procent stabilit prin regulile de admitere. Testul de memorie a fost urmat de testul matematic format din patru operații aritmetice simple și în final s-a evaluat starea fiecărui scafandru la adâncimea de 72 m, comparată cu cea de la suprafață. Primele impresii le-am aflat la „suprafață”, de la unul dintre cursanți, căpitanul Mihai Ghibu: „Nu putem spune că testul acesta este un test simplu. Cel mai mult am simțit o greutate în respirație. Probabil dacă la suprafață ești sigur de unele lucruri, la 72 m s-ar putea să te îndoiești în unele momente. Au fost și viteze mari atât la compresie cât și la decompresie. Nu am întâmpinat nicio problemă. Totuși poziția ta la 72 m nu este una confortabilă, asta pot să vă spun 100%, probabil dacă ar fi confortabilă, testul de narcoză nu ar



Maistrul militar clasa a III-a George Simionov și maistrul militar clasa a IV-a Florin Anghel, în barocamera Laboratorului Hiperbar, în timpul testului de narcoză.

mai exista. Acum la suprafață mă simt foarte bine și normal dacă ai reușit un lucru te simți și împlinit. Sper să nu am probleme pe viitor.” Maistrul militar clasa a IV-a Adrian Tureac: „*E o experiență nouă, nu am mai intrat până acum la 72 m. Știți emoțiile dinainte, pentru că sunt 72 m, dar în general a fost bine. În barocameră se face foarte cald. Apar furnicături la urechi, atunci se elimină azotul prin piele. Cunoșteam acest fenomen și nu am avut nici o problemă. Decompresia nu mi s-a părut ceva greu, atât doar că sunt fel și fel de acțiuni care se pot întâmpla la decompresie. Oricum e bine când se termină cu bine. Iar acum la suprafață e și mai bine.”*

Testul este destul de dur, în sensul că vitezele de presurizare sunt mari, aerul la 72 m devine vâscos, densitatea acestuia crește și azotul din aerul respirat la această adâncime începe să-și facă efectul narcotic. Se instalează o stare similară cu cea a unei intoxicații cu alcool, o stare de vâscozitate mentală și o pierdere a memoriei imediate și atunci scafandru care este testat trebuie să se concentreze foarte bine pentru a reuși să treacă de efectul narcotic și să fie declarat apt pentru a începe cursul de specializare. Căpitan-comandorul Octavian Burlacu, șeful Laboratorului Hiperbar: „*Efectele au fost cele normale, o oarecare scădere a atenției și memoriei și creșterea bunei dispoziții. Din cauza acesteia efectele*

azotului asupra organismului sunt cunoscute și sub denumirea de beția adâncurilor, deci un comportament similar efectelor alcoolului asupra organismului. Scafandrii s-au comportat foarte bine, nimeni nu scapă de efectele narcozei, dar au fost în limite normale. Vom vedea rezultatele finale după ce medicul va corecta testul. Dar din ceea ce am văzut, părerea mea este că au trecut testul.” Emil Avram, șeful echipei de la suprafață: „*Efectul narcotic se instalează și de la adâncimi mai mici, începând chiar cu adâncimea de 40 m, dar la 72 m s-a constatat că toți scafandrii sau toți indivizii care sunt testați intră în narcoză, trecând prin acest efect narcotic. Scafandrii care au fost testați s-au comportat bine, chiar foarte bine. Au reușit să spună cuvintele destul de clar și destul de bine, acele operații matematice au fost făcute bine.”*

După testul de narcoză, în urma căruia cei patru scafandri au fost declarați apti, a început cursul de categoria a II-a, care se va derula pe o perioadă de trei luni și în care se vor face scufundări la adâncimi cuprinse între 40 și 60 m, în paralel cu o pregătire teoretică foarte consistentă. În prima fază scafandrii vor efectua scufundări în simulator, în condiții similare de presiune, temperatură și vizibilitate cu cele din mare, iar spre final vor trece efectiv la scufundările în mare. ■

METEOROLOGUL ... DE SERVICIU din Aviația Navală

Bogdan DINU

Puțini dintre noi, cei care lucrăm în Forțele Navale, cunoaștem faptul că Grupul de Elicoptere, recent mutat la Tuzla, deține unul din cele mai performante puncte meteo, cel puțin din sistemul militar, ceva similar găsindu-se la baza aeriană de la Câmpia Turzii. „Punctul de observare, analiză și prognoză meteorologică” așa cum este denumită oficial microstructura, asigură, prin echipamentele moderne, toate datele necesare, de la informațiile meteo „pure” (temperatură, vânt, nori, plafon, etc) până la cele de natură ornitologică, toate în timp real, datorită interconectării la alte sisteme de culegere a datelor. Punctul are în dotare o stație VAISALA TACMET MAWS 201M, alte stații similare fiind montate și pe fregatele noastre (MAW 240). Dar, cum afirmam mai sus, mult mai importantă este interconectarea punctului meteo cu celelalte surse de informații meteo. Aceasta înseamnă că informațiile respective ajung aici prin mai multe canale, fie că vorbim despre SIMIN (Sistemul integrat meteo național) prin Centrul de operații aeriene Balotești prin STAR (rețeaua militară), fie de la Direcția Hidrografică prin intermediul internetului (sursa fiind aceeași, SIMIN), a treia sursă de informații fiind cele 11 stații pe care le-a implementat Direcția Hidrografică (informații care sunt furnizate punctului tot prin internet), iar al patrulea canal este reprezentat de rețeaua radio. „Aș putea să consider că punctul meteo de la Tuzla este unul din cele mai informate puncte meteorologice din câte cunosc până în prezent, dar se pare că acoperim întreaga zonă a țării” punctează cu mândrie nedisimulată căpitanul Marius Constantinescu, ofițer II punct comandă, conducere-meteo, specialist 1 sau mai simplu, așa cum e cunoscut la Tuzla, „meteorologul”.

Dacă doar arunci o privire stației meteo de afară, cu două-trei antene într-un țarc, impresia poate fi înșelătoare, deși eforturile și banii investiți am aflat că sunt semnificative. Adevărata dimensiune a muncii „meteorologului” și a echipamentelor sale începe să se devoaleze în birou și la punctul de comandă acolo unde pe ecranele calculatoarelor și laptop-urilor se succed



Căpitanul Marius Constantinescu, la masa de lucru

informații, hărți sinoptice, simulări, prognoze și realizezi că nici un elicopter nu se poate ridica de la sol fără aceste informații. Unul din numeroșii oameni „din umbră” dar fără de care elicopterele și piloții navali nu s-ar afla pe prima pagină. În „umbră” sau sub „lupa” presei militare, căpitanul Marius Constantinescu se simte bine în pielea lui, este volubil, jovial chiar, deschis, se vede că îi place ceea ce face, este pasionat de meserie. Ca să fim sinceri, a beneficiat și de resurse și sprijinul Forțelor Navale, dar asta nu înseamnă că totul a venit ușor, fără mici sau mari „bătălii” cu sistemul, fără urmărirea sistematică a obiectivelor pe care vrei să le atingi. Cu alte cuvinte „războiul” pașilor mărunți, fie că vorbim de conexiunea la internet, o linie telefonică, un cablu îngropat sau respectarea unor specificații tehnice, lucruri banale sau care pot părea chiar ridicole într-o enumerare dar oricine lucrează în sistemul militar știe că nu vin de la sine și nu e suficient doar să le soliciți într-un raport.

Căpitanul Marius Constantinescu nu este marinar, „provine” din Forțele Aeriene și a început munca la Grup acum doi ani. Când o ușă s-a închis în Forțele Aeriene, pentru domnia sa cel puțin, o alta s-a deschis, o altă oportunitate a apărut în Forțele Navale, iar acum cei de la care a plecat nu pot decât să-l invidieze pentru ce a realizat

aici. Chiar dacă mai sunt multe de făcut, inclusiv mărirea personalului (în prezent are un singur subofițer). Aviator sau marinar nu contează, nu e loc pentru orgolii inutile, dar ca să fim onești până la capăt, cel puțin în aviația navală, baza au clădit-o aviatorii ajunși la „marină” dar procesul a fost avantajos pentru ambele părți. Căpitanul Constantinescu nu are nici un fel de complexe: „*M-am adaptat incredibil de repede în marină deoarece am găsit o înțelegere foarte mare din partea Statului Major al Forțelor Navale, m-au sprijinit cu tot ceea ce am cerut și dau dovadă de aceeași camaraderie ca și în celelalte arme.”* Când îl întrebăm pe comandantul unității, locotenent-comandorul Alexandru Ionescu despre „meteorolog”, fața i se luminează: „*Când vine vorba despre punctul meteo aici deja este vorba de o adevărată poveste, în sensul că domnul căpitan Constantinescu a depus eforturi extraordinare pentru a realiza ceea ce puțini au în țară. Dotarea punctului nu este încă completă, urmează să fie desăvârșită în următoarele două luni (e vorba mai mult de produse software) dar în mod sigur vom fi un nume pe harta meteorologică a Dobrogei și chiar a României. Sperăm ca truda lui să merite efortul depus.”* În ceea ce ne privește noi îi dorim căpitanului Constantinescu să ne furnizeze numai prognoze de vreme frumoasă și vremuri mai bune. ■



Text: **Bogdan DINU**
Foto: **Ștefan CIOCAN**

20 ianuarie 2009, Aerodromul Tuzla. Sunetul motoarelor elicopterelor Puma, Naval de data aceasta, se aude din nou la Tuzla. La aproape opt ani de la abandonarea aerodromului de către Forțele Aeriene, unitatea militară de aici revine la viață odată cu mutarea Grupului de Elicoptere al Flotei de Fregate din Forțele Navale Române. Mutarea propriu-zisă s-a realizat pe data de 18 decembrie a anului trecut după doi ani de eforturi și investiții și chiar dacă faptul a trecut la momentul respectiv relativ neobservat, mutarea nu s-a făcut peste noapte. Aerodromul este unul mixt, adică este împărțit cu firma privată care s-a instalat aici după plecarea militarilor din 2001. La „ei” au rămas două piste de elicoptere, piste de aterizare, unul dintre hangare și turnul de control (tocmai de aceea în zilele în care se zboară în turn este prezentă în permanență și o echipă de militari pentru coordonare). După cum pare, o afacere prosperă pentru vecinii privați, cu activitate de zbor intensă chiar și în ziua documentării noastre, iar gurile rele spun că dacă mutarea ar fi întârziat Armata ar fi pierdut și cel de-al doilea hangar. Oricum, în anii scurși din 2001,

clădirile se transformaseră în carieră de piatră de construcție pentru locuitorii din zonă, iar aerodromul în pășune. Nici nu e de mirare, cu un singur soldat nu se puteau păzi eficient zeci de hectare. Poate deloc surprinzător relațiile dintre cele două entități care împart aerodromul, civilă și militară, este una amicală. În fond, toți sunt piloți și pasiunea este aceeași. Poate doar la bani se simte diferența, datorită orelor de zbor mai numeroase pe care le au „privații” dar asta e o altă poveste.

Comparațiile se cam opresc în acest punct, cel puțin dacă ne referim la dotare sau facilități. Cum asistam la primele decolări din ziua respectivă ochii ne-au alunecat (eram gata să scriem peste gard, dar pista de zbor evident că nu este despărțită de așa ceva) spre partea privată unde chiar la margine staționa o mașină de pompieri (probabil din donații, care nouă ne-a părut chiar de muzeu) în timp ce în zona militară, gata de intervenție, așteptau o mașină modernă de pompieri și două cisterne de combustibil, toate noi noută. Hangarul în care altădată apa ajungea până la genuchi, este complet reparat și aranjat, cu spații moderne pentru întreg personalul tehnic. La aceleași standarde sunt și spațiile speciale

pentru briefing, pregătirea misiunilor, punctul de comandă sau biroul meteo, chiar dacă amenajările nu sunt finalizate sau mai trebuie achiziționat mobilier. Pentru cine a cunoscut și meschinele spații pe care le aveau în baza de la Mihail Kogălniceanu schimbarea este evidentă. Într-o rapidă trecere în revistă mai putem adăuga instalațiile de la sol, moderna instalație de balizaj, cum puține aerodromuri au, infrastructura rețelei informatice sau punctul meteo. Să mai spunem că, la doar o lună de la mutare, aerodromul a fost omologat cu sprijinul colegilor de la Forțele Aeriene, pe data de 19 ianuarie, ceea ce înseamnă că există un minim de dotare care permite funcționarea în condiții de securitate și care să satisfacă cerințele de instrucție pentru piloții Forțelor Navale. „În principiu, la momentul de față avem tot ceea ce ne trebuie pentru a ne putea desfășura activitatea aici la Tuzla – ne-a precizat locotenent-comandorul Alexandru Ionescu, comandantul unității. Ar fi greu și ar fi rău să nu vorbim despre eforturile făcute pentru amenajarea spațiilor, deoarece au fost eforturi mari care s-au întins pe parcursul a doi ani și au implicat foarte mulți oameni și este de datoria noastră acum, la început de an și de zbor să le mulțumim.”



Instructajul dinaintea zborului. În stânga, locotenent-comandorul Alexandru Ionescu, comandorul Tudorel Duță, căpitan-comandorul Puiu Vlad; în dreapta, piloții și staf-ul tehnic.

Evident mai sunt foarte multe lucruri de făcut, lista e lungă (o simplă tură dată prin cazarmă e suficientă), iar comandantul ne-a spus, elegant de altfel, că nu ne-ar ajunge spațiul rezervat articolului pentru a le enumera. Nici noi nu am insistat, suntem la început de drum și an și vom urmări să vedem cum decurg lucrurile. Căpitan-comandorul Puiu Vlad, locțiitorul șefului de stat major al Flotei de Fregate și unul din piloții instructori ai Grupului, aprecia că orice reducere a orelor de zbor nu ar face decât să prelungească programul de instrucție al piloților navali. Să notăm totuși că, dacă în acest an zborurile erau planificate să înceapă undeva în martie, iată că în luna ianuarie deja se zboară. Dincolo de tot și de toate, piloților Grupului de Elicoptere le place la Tuzla în primul rând pentru că sunt ... acasă la ei, într-un loc pe care speră să nu mai fie nevoiți să-l părăsească niciodată.

Între timp, cu toată vremea mohorâtă, „strânsă” cum spuneau piloții, cele două elicoptere aflate la zbor decolau și aterizau stârnind adevărate furtuni de... scaieți în jurul lor. Amuzant poate, dar este o situație de natură să deranjeze activitatea de zbor după cum ne-a confirmat și comandorul Tudorel Duță, locțiitorul șefului de stat major al Flotei pentru Aviație, aflat și el la zbor. Tot la sfârșitul anului trecut a intrat în dotare cel de-al treilea și ultimul elicopter Puma Naval din cadrul Grupului, aflat de asemenea la zbor și având numărul de fuzelaj (sau „de coadă” cum îi spun piloții) 142. „Elicopterul reprezintă pasul următor în dotarea Forțelor Navale cu echipamente, în sensul că are deja radarul de bord prevăzut ceea ce înseamnă că poate fi folosit în misiuni.” Practic, acum putem spune că s-a încheiat prima fază a programului de înzestrare a Forțelor Navale cu

elicoptere, după care urmează ca pe structura existentă a celor trei să se monteze noi echipamente și sisteme de senzori și armament. „Ultimul elicopter are deja montat radarul care însă nu este complet integrat cu sistemul de avionică de la bord urmând ca acest lucru să se întâmple mai târziu, atunci când următorul elicopter va merge către fabrică, va veni cu îmbunătățiri și tot așa procesul va continua până la finalizarea procesului de integrare și de dotare a Forțelor Navale cu elicoptere”, a completat locotenent-comandorul Alexandru Ionescu.

Să notăm și data de 20 ianuarie ca fiind ziua în care s-a realizat prima decolare a unui elicopter Puma Naval de pe aerodromul Tuzla și reluarea tradițiilor de zbor de aici dar nu de către Forțele Aeriene ci de Forțele Navale la aproape opt ani de la abandonarea locului. Fapt de natură să genereze anumite emoții și aduceri aminte mai ales pentru piloții instructori care acum opt ani decolau de aici pentru a se muta pe Kogălniceanu. Locotenent-comandorul Alexandru Ionescu: „Este greu să nu aibă o încărcătură emoțională deoarece acum opt ani exact în fața acestei platforme am participat la adunarea pentru zborul de afluire pe Mihail Kogălniceanu, zborul prin care s-a desființat vechea unitate de aici. Este o mare fericire că am reușit să redăm aripilor românești, indiferent de categoria de forțe din care facem parte, acest teren de zbor și suntem mândri



Pista aerodromului militar de la Tuzla. În fundal se observă hangarul renovat recent.



Echipamente și dotări noi: autocisternele de alimentare cu combustibil și mașina de pompieri.

că Forțele Navale au avut inițiativa și au depus și eforturile necesare pentru realizarea acestui lucru.”

Prima zi de zbor de la revenirea la viață a aerodromului militar a fost rezervată misiunilor de recunoaștere a raionului de zbor, de recunoaștere a facilităților aerodromului și chiar o misiune de cercetare aeriană în zona Dobrogea prilejuită de conferința finală de planificare a exercițiului Cooperative Lion 09. Adică nu se یرهște nici un minut din orele de zbor. Încheiem cu dorințele locotenent-comandorului Alexandru Ionescu pentru anul 2009: „Îmi doresc ca personalul Grupului de Elicoptere să fie sănătos, îmi doresc ca tehnica să funcționeze bine și îmi mai doresc să-mi îndeplinesc obiectivele pe care ni le-am propus în ceea ce privește instrucția. Sperăm ca sprijinul de care ne-am bucurat până acum din partea Forțelor Navale să fie și în continuare unul substanțial ca să ne putem atinge obiectivele propuse, care, țin să precizez, sunt unele ambițioase.” Așa să fie! Până atunci însă pe noi ne bucură chiar și că, după ceva ani petrecuți „printre străini”, Grupul de Elicoptere a ajuns, în sfârșit... acasă. ■



TULCEA

Dezgheț primăvărat în primul avanpost al Forțelor Navale de pe Dunăre

Text: **Bogdan DINU**
Foto: **Ștefan CIOCAN**

Ca să ajungi în ceea ce se numește Portul militar Tulcea trebuie să cobori pe mai multe ulițe pitorești ale urbei dunărene pavate, ca în vremurile trecute, cu piatră cubică, iar când ajungi la punctul de trecere cu bacul să o iei la dreapta pe drumul înalt, străjuit de gunoai și cocioabe mizere ridicate de cine știe ce lumpeniproletari, care au explodat parcă în ultimii ani ca niște eozeme purulente, supărător de aproape de blazonul de pe poarta unității. Am fost adesea aici dar mai mult ca punct de ambarcare pe navele care ne purtau la Sf.Gheorghe, Sulina, Mahmudia, Victoria și în atâtea alte locuri din Delta și de pe Dunăre. Chiar și atunci când veneam punctual pentru câte un reportaj - îmi vine în minte acum „remorcherul ghețurilor” - nu acopeream toată zona și toate subunitățile de aici. Ultima astfel de încercare datează, dacă îmi amintesc bine de prin aprilie-mai 2001, o perioadă grea, tristă și frustrantă pentru marinarii de la fluviu, cu restructurări și desființări de unități, o vreme în care la Tulcea mai era încă brigadă. Am revenit la sfârșitul acestei ierni pentru a vedea dezghețul de la Tulcea, nici acesta adevărat pentru că iarna nu ne-a prea încercat. Chiar așa fiind, atmosfera este cu totul alta și nu suferă comparație cu cea de acum opt ani. După ce treci de poarta unității și ajungi la capătul aleii ai în față mai multe schele și pasarele pe care ajungi la navele-bază ale subunităților respective. Noi am luat-o, aleatoriu, de la stânga la dreapta, fără a avea pretenția că nu știm unde mergem.

Dar după cum știu și camarazii noștri, la Dunăre nu e ca la mare și iarna nu-i ca vara, iar acest lucru e valabil și în dana militară. Aici nu veți găsi cheiuri din beton în adevăratul sens al cuvântului – ca în Portul militar Brăila de exemplu - pentru că ceea ce s-a început odată a fost abandonat cu mult timp în urmă. O dană de acces și mai mulți piloni care răsar din apă stau mărturie a intențiilor de demult. Există însă numeroase pontoane, șleपुरi, schele și pasarele de acces, iar peisajul se schimbă și în funcție de nivelul apelor Dunării. Dacă ajungeți aici într-o zi de luni sau marți puteți avea surpriza să găsiți la unele subunități, datorită zilelor libere regulamentare, doar comandantul și serviciile pentru că personalul redus este una din caracteristicile locului. O altă notă de originalitate este dată de faptul că cele trei subunități ale locului au eșaloanele superioare în trei locații geografice distincte, fie că vorbim de Tulcea, Babadag sau Brăila. Dar concluează eficient în gospodărirea în comun a portului poate și datorită faptului că militarii au activat, în timp, pe toate tipurile de nave și au avut, după caz, subordonați sau superiori în toate structurile de aici.

GNS-ul ...

Prima oprire o facem la Grupul de Nave de Sprijin al Batalionului Infanterie Marină. Ca să ajungi aici însă trebuie să treci de haita de câini care dublează paza, extrem de eficient după cum a constatat pe propria piele și unul din membrii echipei noastre, iar accesul este dificil chiar dacă ești însoțit de omul locului, în cazul nostru căpitanul Lucian Valeriu Scipanov, comandantul Grupului. Nu

pot să nu-mi amintesc cum presa a scris că toți câinii din unitatea militară de la Ciorogârla au dispărut cu o zi înainte de furtul armelor de acolo (uneori mă întreb dacă există oare vreo unitate militară fără câini?). Cu alte cuvinte, dacă într-o dimineață vor constata că patrupedele au dispărut, băieții de aici ar avea certitudinea că li se pregătește ceva.

Revenind însă la Grupul de Nave de Sprijin al Batalionului Infanterie Marină, în structura căruia se află subordonat direct, trebuie să menționăm că a fost și a rămas o subunitate „în umbră” în cei cinci ani care s-au scurs de la înființare. Ca dotare, are aceleași tipuri de nave ca și colegii lor de la Grupul de Nave Logistice, mai puțin tancurile fluviale și bineînțeles navele de comandament. Adică două SFRS-uri (îmi plac aceste acronime, de fapt înseamnă șalupă fluvială de remorcare și salvare, un RF, remorcher fluvial, un ceam (nu știți ce este ceamul? nava aceea de transport fluvial cu două rampe de acces la prova pentru ambarcarea și debarcarea autovehiculelor și mărfurilor), un bac fluvial și desigur o navă bază (mai au și un SRCL dar vă spunem altădată ce înseamnă). Ceea ce frapează aici este personalul redus, există un singur ofițer, iar toți membrii grupului încap pe un panou aflat în clubul de pe nava bază. Se adaugă, pentru culoare, câțiva infanteriști marini, unii din ei aflați chiar în Kosovo, dar efectivul nu pare să îi împiedice să-și îndeplinească misiunile. Iarna nu este un anotimp generos pentru navele fluviale, misiunile sunt relativ puține, unele nave sunt chiar conservate și, în principal, se pregătesc pentru misiunile viitoare. „Relativ



Instantaneu de instrucție la navele Secției a II-a a Divizionului 88 Vedete Fluviale din Portul militar Tulcea.



Căpitan-comandorul Ion Zaharia, comandantul Secției 325 Logistică Tulcea.

la conservarea navelor trebuie să vă spun că aceasta este o procedură tehnică, datorită faptului că temperaturile scad sub zero grade costurile de întreținere a navelor nu mai sunt justificate și se iau aceste măsuri de consevare de scurtă durată dar cu posibilități de reintrare în operativitate în cel mai scurt timp, la ordin. Dar principalele nave sunt în stare de operativitate.” ne-a declarat căpitanul Laurențiu Scipanov. Toate subunitățile asigură însă, prin rotație, serviciul de navă salvare avarie pe fluviu, gata să acționeze în doar câteva minute de la solicitare. Ultima ieșire pe fluviu a fost în luna octombrie a anului trecut pentru că subunitatea este una „de sprijin”, în special efectuează transport de tehnică și personal în folosul Batalionului Infanterie Marină așa cum au fost cele de la Sulina, Mahmudia și Sf.Gheorghe, trageri la Peceneaga dar și activități în cooperare așa cum a fost cea cu un pluton de la Batalionul de Vânători de munte de la Curtea de Argeș.

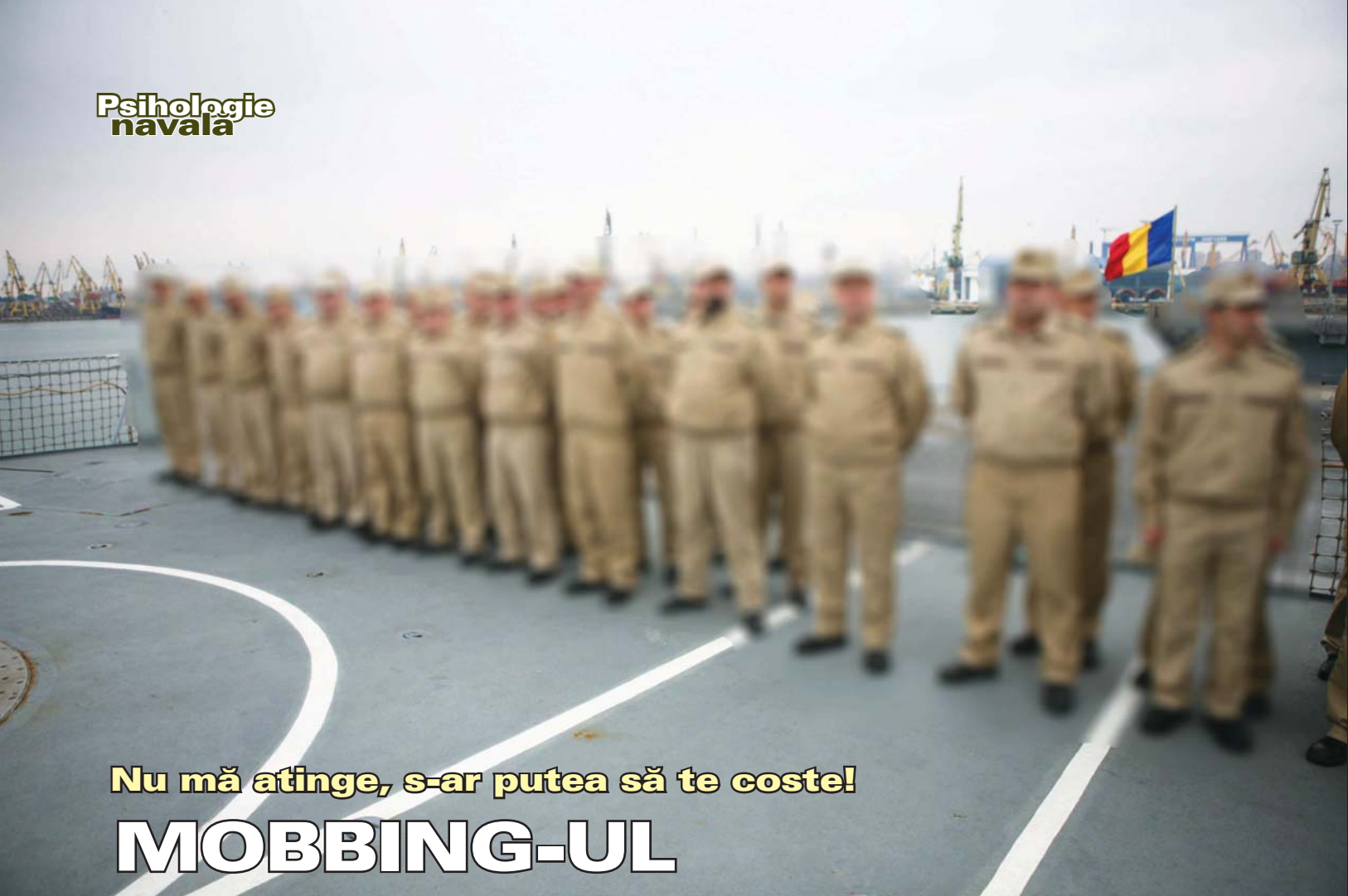
... GNL-ul ...

Însoțiți tot de căpitanul Scipanov, care dă dovadă de evidente calități de ofițer de relații publice fiind gazda noastră pe tot timpul vizitei, trecem la „vecini”, la Grupul de Nave Logistice al Secției 325 Logistice Tulcea. Într-un fel ei sunt „stăpânii” locului, în „curtea” lor funcționează toți, au două pontoane, șleपुरi, atelierul plutitor, navele de transport sau de comandament. Nu mai au nevoie de prezentare, îi cunoașteți din reportajele noastre, sunt „cărăușii” Deltei și ai Dunării, fie că vorbim de transportul tehnicii, echipamentelor și combustibililor sau de punctele de comandă ambarcate pe navele de comandament. Dar, chiar și pentru ei algoritmul activităților de iarnă este același, cu ceva mai multe misiuni de transport (un ceam pleca la Sulina chiar în ziua documentării). În lipsa locotenent-comandorului Niculae Dumbravă, comandantul Grupului, l-am întrebat pe comandantul secției, căpitan-comandorul Ion Zaharia cum e dezghețul la Tulcea: „Echipajele navelor au pregătit tehnica pentru trecerea la exploatarea de sezon, adică pentru misiunile și exercițiile din primăvară. În luna mai nava Siret, se pregătește să execute un marș pe Dunăre, de la Sulina la Viena ca urmare a solicitării Asociației Poeților din România în cadrul programului „Dunărea – frontieră a poeziei”, marș care ar fi benefic pentru Forțele Navale din punct de vedere al reprezentării și ne-ar permite o cunoaștere mai bună a Dunării. Sunt și provocări noi anul acesta pentru Grupul Navelor Logistice, o navă logistică probabil va efectua trageri de artilerie la mare, la Midia.”

... și „luptătorii” de la „88”

A treia și ultima oprire am făcut-o la Secția a II-a a Divizionului 88 de Vedete Fluviale care recent a sărbătorit 50 de ani de la înființare. Dincolo de ei nu mai e decât Centrul de colectare sau parcul rece în care fostele vedete blindate „mici”, dar și alte nave, se degradează și îmbătrânesc urât în așteptarea dispariției fizice. Amintirea lor va rămâne poate doar în memoria metalului topit și revenit, într-un fel, cine știe, în corpul unei alte nave care va brăzda apele fluviului. Prin contrast, navele secției arată impecabil poate și pentru faptul că este și singura subunitate luptătoare și cea mai mare de altfel dintre cele trei și, în consecință, cu pretenții și blazon. Vechiul nostru prieten, locotenent-comandorul Sorin Brânzoi, comandantul secției, era însă prins în activitatea de reorganizare după sosirea ultimelor state, respectiv așezarea oamenilor pe funcții după grade și pregătire, conform noilor precizări, și cu restructurarea și operaționalizarea subunității. Misiunile le-au început încă din ianuarie atunci când vedeta fluvială 157 a efectuat, cu o echipă de militari olandezi la bord, o misiune de recunoaștere a raionului de desfășurare a unei părți a exercițiului Cooperative Lion 09, undeva în zona Sf.Gheorghe. Dar în paralel continuă și pregătirea „la rece” deoarece până la tragerile reale de artilerie cu calibrele 14,5 mm și 7,62 mm programate în ultima decadă a lunii martie la Peceneaga, nu mai este chiar așa de mult timp.

Portul militar Tulcea rămâne o mică comunitate în care toată lumea cunoaște pe toată lumea, în care conviețuiesc armonios „cărăușii” cu luptătorii, poate și pentru că lățimea Dunării nu permite ciocniri de orgolii. Și mai este, dacă vreți, și primul avanpost al Forțelor Navale atunci când urci pe Dunăre. ■



Nu mă atinge, s-ar putea să te coste!

MOBBING-UL

Locotenent-comandor psiholog
Ciprian HANCIUC, SMFN

Majoritatea dintre noi, când auzim de „hărțuire”, ne gândim automat la termenul de „hărțuire sexuală”. Numai că hărțuirea la locul de muncă înseamnă mult mai mult decât cea sexuală. De altfel, pentru această formă de presiune se folosește termenul „*harassment*”, în timp ce hărțuirile, în ansamblul lor, poartă denumirea generică de „*mobbing*” (de la „mob”= „gloată”, „mulțime”, dar și „mitocan”). Iată, așadar, ce însemna mobbing-ul – „mitocănie” - un termen care spune multe, dar nu totul.

Ce este mobbing-ul?

Hărțuirea poate fi asociată cu activitatea care duce la crearea unei situații tensionate, cauzate de un comportament necorespunzător din partea unuia dintre angajați, comportament direcționat asupra unei persoane anume din cadrul mediului de lucru. În literatura de specialitate, hărțuirea este legată de aspectele referitoare la sex, religie, orientare politică etc. Trebuie menționat și faptul că, discriminările în legătură cu religia și orientarea politică reprezintă hărțuiri, dar nu mobbing.

Cele cinci tipuri de hărțuire

Pe o scară de la 1 la 5, pe primul loc regăsim acea formă de hărțuire care are drept scop **reducerea angajatului la tăcere**. Acestuia i se interzice să-și exprime părerea, nu mai este implicat într-o acțiune de comunicare, este izolat față de colegi, aceștia nu îi mai vorbesc, iar managerii nu îi mai furnizează feed-back. E grav dacă această atitudine pornește de la șef, pentru că, în acest caz, subalternii vor prelua această atitudine printr-un soi de rezonanță (peste tot există „yes-meni”!) și se vor comporta după chipul și asemănarea managerului, iar cel hărțuit va intra într-o stare de autism.

O a doua formă de mobbing este cea prin care se urmărește **izolarea fizică a unui angajat**. Acestuia i se dă cel mai îndepărtat birou, unde nu ajunge aproape nimeni, nu vine nimeni să vadă ce mai face. Este uitat acolo, părăsit „pe o insulă pustie”. Nimeni nu îi simte lipsa și nimănui nu îi e dor de el.

Pe locul trei, se află tipul de hărțuire care constă în **nevalorificarea intenționată a întregului potențial al unui salariat**. Nu i se dă mai nimic de făcut sau i se dau sarcini ușurele, și asta nu în scopul de a-l menaja. În acest fel, i se induce ideea că e aproape nefolositor organizației, o

„persoană dispensabilă” sau, pur și simplu, incompetent, un om care nu e în stare să ducă la îndeplinire sarcini mai serioase.

A patra formă de mobbing constă în **ridiculizarea unei persoane**. Sunt luate în derâdere chiar și lucruri care, în mod uman, etic și legal, nu pot fi ridiculizate. Se ajunge să se râdă până și de felul în care acea persoană merge, de felul în care arată sau se îmbracă.

În fine, locul cinci este ocupat de **agresiunile fizice**, unde pot intra și cele de natură sexuală, și care, evident, au **cele mai grave, rapide și directe efecte**. Din fericire, această formă de mobbing este cea mai puțin întâlnită. Destul de rar se văd cazuri în care oamenii ajung să fie loviți la locul de muncă.

Cum apare mobbing-ul ?

Dacă într-o organizație găsim acțiuni de mobbing, sursa acestora trebuie căutată în primul rând la nivelul managementului. **O slabă conducere** poate duce la apariția unor conflicte care netratate, pot genera mobbing-ul, mai ales în combinație cu stresul organizațional. În orice organizație există un tip de stres. Dacă el nu este bine manageriat, se ajunge la conflict, la răzbunări, acestea se adună și, în final, se canalizează împotriva unei persoane.

O altă cauză a acestui tip de conflict stă în **existența mai multor șefi**. Fiecare va încerca să-și impună propria viziune, propriile soluții și idei, până la urmă, să-și exercite puterea asupra subalternilor. Acești subalterni nu vor mai ști de cine să asculte.

Statisticile arată însă că cele mai multe cazuri de mobbing se întâlnesc în domeniul sănătății și în cel al învățământului, în ceea ce privește organizațiile mari.

Dar nu toată vina trebuie aruncată în cărca managerilor. Uneori, motivele pentru care mobbing-ul apare țin de **colegi**. Antipatiile ocupă un loc de frunte între cauzele hărțuirii. Subiectivitatea fiecăruia este un factor care trebuie luat în seamă. Depinde însă și cât de mult știm să ne ținem în frâu aceste antipatii. Toate acestea duc până la urmă la problematica (in)compatibilității și a climatului de la locul de muncă. Dacă fiecare antipatizează pe fiecare, e clar că acea echipă nu o să ajungă prea departe.



Cine pe cine hărțuiește, și cum?

Desigur, „cel mai bine” hărțuiește șeful (refuzul de a pleca la un curs, refuzul promovării). În aceste cazuri apar frustrări ce ne afectează viața socială. Cum spuneam, hărțuire există și între colegi și, lucrând zi de zi cu ei, poate că e chiar mai greu de suportat decât cea venită din partea șefului. Poate pe șef îl vezi o dată pe săptămână, în schimb cu colegii stai pe-aproape de luni până vineri. Ți se spune mereu ce puțin păr mai ai în cap, cât de slab/gras ești sau modul în care te îmbraci. Mai rău, ești dat la o parte, ți se spune să taci, că nu știi nimic. În toate aceste cazuri, ești o victimă a mobbing-ului.

Statisticile arată că, atunci când hărțuirile sunt intersexuale, este vorba de o hărțuire ierarhică, dinspre șefi, spre subalterni. În schimb, mobbing-ul intra-sexe presupune o hărțuire pe orizontală, la același nivel ierarhic. Cel mai hărțuite sunt femeile, dar nu cu mult mai mult decât bărbații.

Există anumite trăsături specifice persoanei care hărțuiește: este vorba despre niște comportamente de compensare. Cu alte cuvinte, hărțuitorii au unele frustrări, complexe, și atunci încearcă să se descarce într-un fel anume pe altcineva, nu neapărat în mod conștient. Deși s-au căutat indicatori care să realizeze un profil al „victimelor perfecte” a hărțuirii, nu s-au găsit. Totuși, oamenii mai ușor impresionabili și care au avut ceva traume în trecut pot fi mai ușor hărțuiți.

Ce face mobbing-ul din om?

În primul rând, trebuie spus că mobbing-ul are ca obiectiv final excluderea victimei din echipă. Dar, chiar dacă această

De asemenea, foarte mulți dintre ei au tentative de sinucidere. Schimbările de personalitate pot fi așa de mari, încât individul supus mobbing-ului ajunge de nerecunoscut. Se poate ajunge la alcoolism sau la consum de medicamente, pentru că mobbing-ul predispune la depresie. De fapt, unii devin depresivi, în timp ce alții ajung obsesivi. Depresivii sunt cei care ajung să vadă totul în negru, nu mai au inițiativă, iar obsesivii sunt cei care se izolează de restul lumii, sperând că în acest fel vor scăpa de hărțuire. Aceștia din urmă văd peste tot pericole și, pentru a se apăra, pot deveni agresivi. Dacă au familie, sunt toate șansele să se izoleze și de aceasta, pentru a nu-i face rău. De altfel, rata divorțurilor este foarte ridicată în cazul persoanelor hărțuite.

Bineînțeles, după o hărțuire sistematică, nu sunt de neglijat efectele psihosomatice (apar afecțiuni fizice) dintre care cea mai răspândită este ulcerul și hepatita pe fond de stres. Tulburările de vedere, amețelile, durerile de cap, sunt deja afecțiuni considerate minore.

Are mobbing-ul efecte permanente? Se spune că da, mai ales la persoanele introvertite. Strategiile de apărare ale acestui tip de personalitate merg până la un moment dat, după care prăbușirea este mai violentă.

Leac împotriva mobbing-ului

Am văzut că principala responsabilitate pentru apariția mobbing-ului o poartă managerii. În acest caz, era firesc ca și soluția rezolvării unor astfel de situații să stea, în primul rând, în mâna lor. Câteva sfaturi pentru cei care se simt hărțuiți: în primul rând, acești oameni trebuie să vorbească. Să deschidă comunicarea, să nu considere că, dacă amână o problemă, aceasta se va rezolva de la sine. Dimpotrivă, ea se va agrava. A apărut problema, primul pas este să te calmezi, să te liniștești. Dacă realizezi că, după ce te-ai calmat, problema nu a dispărut, du-te și vorbește cu cel cu care ai avut problema, cu superiorul tău. Condiția esențială este ca problema să fie adusă la suprafață și să se creeze un climat de încredere. Omul trebuie să știe că nu i se întâmplă nimic dacă discută. Să aibă încredere și siguranță că cel căruia îi împărtășește problemele îl poate ajuta și o va face. Managementul este cel care creează astfel de condiții, fiind rolul său de bază. Demisia trebuie să fie ultima soluție. Un angajat hărțuit trebuie în primul rând să discute cu superiorul direct sau, în cazul în care acesta este sursa mobbing-ului, cu superiorul acestuia. Apelul la autorități trebuie făcut doar în momentul în care acest demers nu este încununat de succes.

Tratamentul psihologic împotriva efectelor hărțuirii poate dura câteva luni, asta în cazurile mai ușoare, dar un pacient grav afectat de mobbing poate ajunge să stea de vorba cu psihologii/psihiatristii poate și vreo doi ani.

Un salariat hărțuit poate rezolva singur situația?

De unul singur nu vei putea face față. Chiar dacă te duci să te tratezi, nu rezolvi nimic, pentru că după aceea te întorci în același mediu ostil și o iei de la capăt. Soluția trebuie să fie organizațională și socială, în ultimă instanță. Trebuie să existe o educație a organizației. În momentul în care în organizație se identifică un astfel de om traumatizat, în mod legal și moral, **organizația are obligația de a se implica**, pentru că e vorba de reabilitarea socială și profesională a unui om, e vorba de **cea mai importantă resursă a unei organizații**, și anume resursa umană.

Cadru legislativ privind mobbing-ul?

Conform Legii nr. 202 din 19 aprilie 2002 privind egalitatea de șanse între femei și bărbați, republicată, art. 4, lit. c) și d), prin hărțuire se înțelege *„orice comportament nedorit, având legătură cu faptul că o persoană este de un sex sau altul, care apare cu scopul sau are ca efect atingerea*

demnității persoanei și crearea unui mediu degradant, de intimidare, de ostilitate, de umilire sau ofensator”, iar prin hărțuire sexuală se înțelege *„orice comportament nedorit - verbal, nonverbal sau fizic - de natura sexuală, care are ca scop sau ca efect atingerea demnității persoanei și/sau crearea unui mediu degradant, de intimidare, de ostilitate, de umilire sau ofensator”*.

Pentru prevenirea și eliminarea discriminării după criteriul de sex, **angajatorul are următoarele obligații**: să prevadă în regulamentele de ordine interioară ale unităților sancțiuni disciplinare, în condițiile prevăzute de lege, pentru angajații care încalcă demnitatea personală a altor angajați prin crearea de medii degradante, de intimidare, de ostilitate, de umilire sau ofensatoare, prin acțiuni de discriminare; să asigure informarea tuturor angajaților cu privire la interzicerea hărțuirii și a hărțuirii sexuale la locul de muncă, inclusiv prin afișarea în locuri vizibile a prevederilor regulamentare de ordine interioară, pentru prevenirea oricărui act de discriminare după criteriul sex; să informeze, imediat după ce a fost sesizat, autoritățile publice abilitate cu aplicarea și controlul aplicării legislației privind egalitatea de șanse și tratament între femei și bărbați.

Se pot adresa justiției cei supuși mobbing-ului?

Angajații au dreptul ca, în cazul în care se consideră discriminați după

criteriul de sex, să formuleze sesizări, dacă acesta este direct implicat, și să solicite sprijinul organizației sindicale sau al reprezentanților salariaților din unitate pentru rezolvarea situației. În cazul în care sesizarea către angajator sau împotriva lui nu a fost rezolvată la nivelul angajatorului, prin mediere, persoana hărțuită sexual are dreptul să transmită sesizarea atât Agenției Naționale pentru Egalitatea de Șanse între Femei și Bărbați (ANES), cât și să introducă cerere către instanța judecătorească competentă, la secțiile specializate pentru conflicte de muncă și litigii de muncă ori de asigurări sau, după caz, la instanța de contencios administrativ, dar nu mai târziu de un an de la data săvârșirii faptei. Prin cererea introdusă, persoana angajată care se consideră discriminată după criteriul de sex are dreptul să solicite despăgubiri materiale și/sau morale, precum și/sau înlăturarea consecințelor faptelor discriminatorii de la persoana care le-a săvârșit.

Ca o măsură de încurajare în a recurge la justiție, cererile persoanelor care se consideră discriminate după criteriul de sex, adresate instanțelor judecătorești competente, sunt scutite de taxa de timbru. În măsura în care sunt îndeplinite condițiile legale, persoana respectivă poate avea câștig de cauză, putând obține despăgubiri. ■



Contribuția Direcției Hidrografice Maritime în procesul de delimitare a zonei economice exclusive dintre România și Ucraina

Dr. Mirela BUZATU Direcția Hidrografică Maritimă

Decizia Curții Internaționale de Justiție de la Haga din 3 februarie 2009, care a acordat României cea mai mare parte din platoul continental și zonele economice exclusive aflate în dispută în cazul procesului intentat de statul român Ucrainei privind delimitarea platoului continental al Mării Negre, constituie un bun prilej de a menționa eforturile conjugate pe timpul purtării negocierilor precum și aportul specialiștilor Direcției Hidrografice Maritime la susținerea unei pledoarii precis documentate din punct de vedere cartografic, pe perioada desfășurării procesului. În timpul celor 34 de runde de negocieri cu Ucraina și peste 4 ani de confruntare în fața Curții Internaționale, echipa de diplomați ai Ministerului Afacerilor Externe a fost sprijinită de experți din diferite structuri printre care și Forțele Navale.

Curtea a deliberat, în urma analizării argumentelor și hărților prezentate de ambele părți, recunoscând jurisdicția suverană și drepturile suverane ale României pentru o suprafață de platou continental și zonă economică exclusivă de aproximativ zece mii kilometri pătrați. Astfel, hotărârea instanței internaționale de la Haga a pus capăt unei dispute de peste 40 de ani, care nu a putut fi rezolvată prin negocieri purtate mai întâi cu URSS, timp de 20 de ani și apoi, după 1990, cu Ucraina, la care se mai adaugă mai bine de 4 ani de confruntare juridică în fața Curții Internaționale de Justiție.

Această soluție reprezintă, printre altele, rezultatul a zeci de ani de muncă efectivă în lucrul pe hartă și calculele privind suprafețele disputate de părțile în litigiu. În acest sens, contribuția specialiștilor în cartografie marină din Direcția Hidrografică Maritimă în rezolvarea divergențelor pe această temă este mai veche și merge înapoi în timp, până în anii '80.

Astfel, în 1971 se poate vorbi de prima rundă de dezbateri, la București, între România și URSS, privind delimitarea platoului continental, la care Direcția Hidrografică Maritimă a fost reprezentată prin căpitanul de rangul I Corneliu Enăchescu, șeful instituției la acea vreme. În anul următor, discuțiile s-au purtat

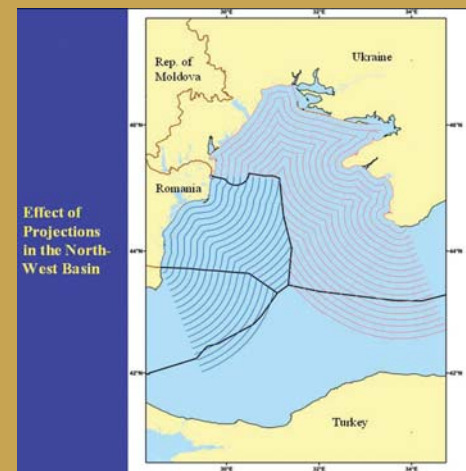
la Moscova, în delegația română participând și contraamiralul Tudor Simion și căpitanul de rangul I Corneliu Enăchescu, în calitate de experți tehnici.

În perioada 1973-1989 au mai avut loc încă nouă întruniri de acest fel, trei - la Moscova, cinci - la București și una - la Constanța, unde, din partea marinei militare române au participat viceamiralul Mihai Aron și căpitanul de rangul I Corneliu Enăchescu, care și-au îndeplinit mandatul asigurării lucrului pe hartă, în calitate de experți cartografi.

Negocierile au fost reluate după semnarea Tratatului politic de bază dintre România și Ucraina din 1997 și a Acordului Conex la acesta, semnat pe 3 iunie la Constanța, de către președinții celor două țări, unde se stipula, printre altele, delimitarea granițelor maritime și a zonei economice exclusive, în termen de doi ani de la încheierea acestuia.

La negocierile de după semnarea Tratatului din 1997, din anul 1998 până în anul 2008, pentru soluționarea problemei delimitării maritime au participat ca membri ai Comisiei Tehnice, următorii ofițeri de marină, astfel: contraamiralul Eugen Laurian, pe toată perioada și comandorul Costel Avrămescu (2001-2007), din partea Statului Major General, iar din partea Direcției Hidrografice Maritime - comandorul dr. Aurel Constantin, șeful

Harta cu efectul proiecțiilor țărmurilor obținut prin generarea „valurilor de la Sahalin”.



instituției, (2002-2005), care a luat parte la negocieri desfășurate la București, Constanța, Kiev, Yalta și Odessa, cu mențiunea că una dintre runde a avut loc chiar la sediul DHM (2002) și locotenent-comandorul ing. Octavian Buzatu, șef compartiment Hărți Electronice de Navigație (2004 – mai, 2008), care a participat la ultimele două runde de negocieri, la Kiev și Constanța, în 2004.

Aportul tehnic al Direcției Hidrografice Maritime a constat în: punerea la dispoziția comisiei a hărților românești actuale, pe hârtie și în format electronic, necesare pregătirii rundelor de negociere; căutarea și identificarea, în arhiva DHM, la solicitarea Ministerului Afacerilor Externe, în scopul pregătirii argumentației părții române, a unui set de hărți maritime editate, de-a lungul anilor, de către fosta URSS, Ucraina, Bulgaria, Turcia etc., care să demonstreze existența frontierei maritime convenite între România și URSS prin Tratatul de frontieră din 1949 și confirmate prin tratatele de frontieră semnate ulterior; verificarea, în teren, pe litoralul românesc, a coordonatelor geografice ale punctelor de bază implicate în delimitare; expertiza tehnică privind utilizarea prevederilor manualului Organizației Hidrografice Internaționale (OHI) referitor la delimitarea spațiilor maritime - în susținerea unei delimitări conforme cu prevederile dreptului maritim internațional; expertiza tehnică pentru elaborarea propunerilor privind delimitarea platoului continental al Mării Negre; executarea calculelor privind suprafețele aflate în litigiu; executarea calculelor privind lungimea țărmului celor două state cu aplicație la problema delimitării platoului continental; transpunerea în practică (lucru pe hărțile pe hârtie și electronice) a diferitelor variante negociate de-a lungul timpului; elaborarea unor scheme necesare completării documentelor trimise de către MAE la Curtea Internațională de Justiție (Memoriu și Replica)

În concluzie, se poate afirma că rezultatele dosarului privind delimitarea spațiilor maritime din Marea Neagră confirmă, printre altele, și recunoașterea activității cartografice, care a făcut posibilă înțelegerea contextului geografic zonal de către Curtea Internațională de Justiție. ■



Rolul Forțelor Navale Române în geopolitica
și gestionarea crizelor din zona Mării Negre (II)

Puterea maritimă - factor de putere

Foto: Ștefan Ciocan

Căpitan-comandor
Liviu-Auraș COMAN

Puterea reprezintă un tip de relație socială caracteristică oricărei comunități umane, indiferent de dimensiunile ei, atât la scară locală, regională, națională, cât și la scară internațională. Puterea se manifestă sub forme diferite, în funcție de domeniul în care acționează (putere politică, economică, militară, tehnologică, etc.) Exprimată la nivelul unui stat puterea rezidă în comportamentul statului respectiv care ia parte în general, într-o manieră responsabilă la un parteneriat cu state care promovează aceeași politică generală. Această putere se traduce în mai mulți parametri: economici, culturali, intelectuali, militari, geografici, etc, care converg în aceeași direcție, spre o autonomie marcată de o capacitate de autoprotecție în sensul prezervării identității naționale și al interesului vital. Puterea maritimă a unei națiuni depinde nu numai de forța armată care îi permite statului să influențeze evenimentele care au loc pe mare, dar în egală măsură de marina sa comercială, de flotele de pescuit precum și de perspectiva asupra problematicei maritime și de tradiția sa în acest domeniu. Pentru a defini rolul marinelor, unii specialiști militari susțin utilizarea mării în cele trei scopuri: militar, diplomatic și de securitate națională, care intervin în toate tipurile de conflicte.

Rolul militar este esențial, violența reală sau latentă reprezentând scopul său. Rolul diplomatic se raportează la gestionarea politicii externe fără a recurge în mod real la forță. Aplicațiile diplomatice preced politica statului în cadrul negocierilor precise sau în cadrul relațiilor internaționale în general. Rolul de securitate este dirijat spre interior, și se aplică rareori cu ajutorul forțelor altor state. El vizează în principal suveranitatea

Manevra de remorcaj executată de corveta Contraamiral Eustațiu Sebastian cu corveta Amiral Petre Bărbuneanu.



unui stat în cadrul frontierelor sale maritime. Aceste funcții ale forțelor navale sunt date de următoarele caracteristici strategice: ele au o capacitate unică de a se deplasa rapid și pot să staționeze într-un areal pentru lungi perioade de timp, fără acordul statelor vecine și nu au nevoie de complexe de susținere logistică pe uscat în cadrul teatrului de operații; sunt caracterizate de o flexibilitate inerentă care le permite să schimbe rapid rolul fără a pierde din eficacitate sau să revină la locul de bazare pentru a se reconfigura acest rol; pot să iasă din situații de risc, dar în același timp, pot să acționeze în situații de risc și să-și asigure protecția pentru navele proprii sau pentru alte nave; navele militare au o valoare de simbol, și în acest sens, reprezintă o prelungire juridică a statului sub al cărui pavilion navigă, iar prezența unei nave de război constituie un semnal clar al interesului statului respectiv sau al grupării de state, în cazul unei forțe multinaționale, față de situația în cauză.

Încă de la teoretizarea acestei teme în 1890, de către Alfred Thayer Mahan, în lucrarea *The influence of Sea Power upon History - Influența puterii maritime în istorie*, până astăzi, puterea maritimă a făcut subiectul atâtor studii și lucrări, în întreaga lume maritimă dar și în țara noastră. Puterea maritimă, fie că este în discuție o mare putere, cu o flotă puternică, fie că este un stat cu un litoral scurt ca

lungime și putere navală mică, exemplul României, păstrând proporțiile, are același impact asupra vieții economice, sociale, politice, culturale.

Componentă a puterii militare a unui stat, puterea maritimă semnifică generic capacitatea sa de a „folosi marea în interesul propriu.” Potrivit *Doctrinei pentru operații a Forțelor Navale*, „Puterea maritimă reprezintă suma capabilităților statului de a-și implementa interesele sale în oceanul planetar folosind întinsul acestuia pentru dezvoltarea activităților politice, economice și militare, în timp de pace sau război pentru atingerea obiectivelor naționale în domeniu.” Din structura puterii maritime, conform art. 7, fac parte forțele și mijloacele militare, inclusiv cele ale Poliției de Frontieră, aviația maritimă și infanteria marină; marina comercială; infrastructura și resursele logistice, cuprinzând: bazele, porturile, punctele de aprovizionare și depozitele, șantierele navale, atelierele de reparații nave și aeroporturile; sistemul de învățământ de marină; componentele specializate de mass-media; șantierele și firmele de profil naval; firmele, instalațiile și navele specializate în cercetarea și exploatarea resurselor maritime, fluviale și subsolului marin; firmele și asociațiile care promovează turismul pe mare și mijloacele din dotarea acestora; instituțiile

puterea maritimă ale unui stat se manifestă o relație dialectică, în egală măsură ele determină dimensiunile puterii maritime și, la rândul lor, sunt determinate de nivelul dezvoltării componentelor subsumate.

Interesele navale ale României se subordonează intereselor naționale, economice și politico-militare ale statului, pe termen mediu și lung: independența, suveranitatea, unitatea, indivizibilitatea, caracterul democratic și de drept al statului român; păstrarea integrității sale teritoriale în limitele granițelor terestre, maritime și fluviale; dezvoltarea unei economii competitive compatibilă și integrabilă în sistemul economic european și mondial; asigurarea prosperității și securității cetățenilor săi; dezvoltarea culturii și a vieții spirituale în acord cu valorile naționale tradiționale și cele universale; afirmarea statului român ca factor de stabilitate pe plan zonal și continental, și creșterea contribuției sale la edificarea climatului de securitate și pace pe plan mondial; păstrarea nealterată a ieșirii pe Dunăre la Marea Neagră prin brațul Sulina, în principal, dar și prin brațele Chilia și Sfântul Gheorghe; asigurarea condițiilor pentru impunerea și păstrarea zonelor maritime de interes în vederea exploatării economice a subsolului marin și desfășurării nestânjenite a activităților în aceste spații; aprovizionarea economiei

la mare și ponderea frontierelor maritime și fluviale; volumul activităților de transport, comerciale și turistice derulate pe această infrastructură; promovarea imaginii sale în lume. Apărarea lor se „realizează de către Forțele Navale, care trebuie să fie capabile să-și proiecteze puterea până la marea liberă, în scopul apărării obiectivelor economice și comunicațiilor navale proprii”, intereselor politice, militare, geopolitice sau geostrategice ale statului român. Pe termen mediu și lung, în opinia amiralului dr. Gheorghe Marin, fost șef al Statului Major al Forțelor Navale, în prezent șef al Statului Major General, „România trebuie să-și poată apăra singură interesele maritime în Marea Neagră și în celelalte spații maritime, împreună cu aliații și partenerii săi. În acest sens, se impune ca țara noastră să devină o putere maritimă regională”. Orice putere maritimă este influențată de „mărimea flotei” și „existența unei strategii maritime de proiectare și realizare a intereselor maritime”, după cum preciza Constantin Iordache, în *Elemente de strategie maritimă*. Iar Strategia maritimă, la rândul său, este determinată în conținut și formă de alte variabile: interesele maritime ale națiunii; poziția geografică a statului; apărarea intereselor maritime la pace; deținerea unor poziții strategice importante; bazele maritime și folosirea forțelor navale ca instrument al diplomației navale.



Foto: Ștefan Ciocan

Aspect din timpul pregătirii Zilei Marinei 2008.

de cercetare care activează în domeniul cercetării mediilor acvatice și logistica acestora.

Componentele fundamentale sunt flota militară și flota comercială. Între ele nu funcționează o relație de condiționare absolută, existența flotei militare nu este impusă de prezența flotei civile ci, în special, de realitatea unor interese maritime care trebuie protejate și apărate. Între interesele naționale, interesele navale și

naționale cu materii prime externe pe căile de comunicații maritime și fluviale; asigurarea libertății de mișcare pe căile de comunicații fluviale și maritime; apărarea infrastructurii din spațiul riveran și a activităților maritime și fluviale; protecția mediului pe mare, fluviu și în deltă; participarea la acțiunile militare ale aliaților și partenerilor.

Interesele navale ale României sunt condiționate în evoluția lor de un ansamblu de factori: putere maritimă proprie; ieșirea

Statele, cu vocație de puteri maritime, trebuie să adopte principiul forțelor navale echilibrate, respectarea unei anumite proporții între forțele necesare îndeplinirii misiunii. Analizând comparativ țările riverane de dimensiunile României, M. Hanganu, preciza ponderea acestor componente în structura puterii maritime: 25-30% submarine, 25-30% nave mari tip distrugătoare sau fregate, 25-30% nave de atac rapide și nave de debarcare și 25-30% nave pentru minare-deminare. ■

Evoluția doctrinei Forțelor Navale prin prisma parteneriatului cu structurile NATO

Foto: Ștefan Ciocan

Mediul maritim

Locotenent-comandor
Fănel RĂDULESCU

Cadrul geopolitic și strategic actual, caracterizat de un climat de securitate instabil și natura responsabilităților ce decurg din statutul României de partener credibil în cadrul alianțelor din care aceasta face parte au impus elaborarea doctrinei pentru operații a Forțelor Navale, sub forma unui ansamblu de obiective, principii, norme și reguli menite să acopere atât cadrul operațional cât și cel tactic pentru a răspunde eficient riscurilor, pericolelor, amenințărilor și agresiunilor de natură militară sau nemilitară la adresa securității naționale și regionale sau în zonele de responsabilitate pe timpul participării la operațiuni întrunite acolo unde interesele naționale o cer.

Prin parteneriatul României cu structurile NATO și intrarea țării noastre în UE s-a schimbat și viziunea asupra modului de folosire al forțelor navale, trecându-se de la acțiunea structurilor componente strict în vecinătatea litoralului propriu la acțiunea acestora și în zonele de operații la Ocean sau în vecinătatea litoralului altor țări.

Forțele navale prin structurile operaționalizate subordonate, trebuie să fie capabile și gata să acționeze într-un mediu în care amenințările acoperă un larg spectru, de la cele de natură asimetrică la starea de război propriu-zisă, în funcție de nivelul (strategic, operațional, tactic) la care se ia decizia, de natura operațiilor

care urmează să fie conduse și de structurile ce urmează să fie implicate cu scopul îndeplinirii obiectivelor militare și politice.

Doctrina prin conținutul său trebuie să asigure flexibilitatea necesară pe de o parte, în sensul asigurării libertății de inițiativă pentru comandanți în îndeplinirea obiectivelor ce le-au fost încredințate în baza misiunilor primite și pe de altă parte pentru posibilitatea revederii acesteia cu regularitate și completarea ori modificarea, nu de dragul modificării ci pentru a se asigura că învățămintele și lecțiile învățate acumulate sunt luate în calcul pentru asigurarea unei structuri robuste și cât mai relevantă posibil.

Un element foarte important care trebuie să fie prevăzut în cadrul doctrinei forțelor navale, este susținerea operațiilor maritime de un cadru legislativ recunoscut, conceput în limitele legilor naționale și a dreptului maritim internațional, care să se plieze pe nivelul, tipul, intensitatea operațiilor și care să includă și activitățile desfășurate pe timp de pace.

Aderarea României la o serie de instrumente legislative internaționale sau ratificarea după caz a unora dintre acestea, dovedește interesul și participarea activă a țării noastre în problemele privind navigația pe mare, precum și la reglementarea și punerea în practică a regulilor în acest domeniu.

Putem privi spațiul național maritim, ca fiind un **mediu maritim** stabilit la nivel

strategic ca o potențială zonă de operații navale, flexibil delimitată pe de o parte de spațiul geografic ce înglobează elemente demografice, fizico-geografice și resursele economice și materiale aferente teritoriului național, capabile să asigure capacitatea de susținere a efortului specific acțiunilor militare executate în scopul asigurării îndeplinirii obiectivelor dictate de interesul național și pe de altă parte o prelungire a acestuia în afara granițelor țării, acolo unde se exercită sfera de influență a României sau a partenerilor în cadrul alianțelor din care aceasta face parte și care impun participarea structurilor din subordinea forțelor navale în cadrul unor grupări ale NATO sau UE.

Spatiul de luptă maritim multidimensional

Analizând în mod strict mediul maritim putem spune că el constă într-o combinație a tuturor mediilor, de suprafață, submarin, aerian și extraatmosferic. Dacă analizăm mediul maritim din punct de vedere al caracterului multidimensional specific acestuia, putem reliefa că acesta este reprezentat de șapte dimensiuni care au relevanță din punct de vedere strategic și militar. Aceste dimensiuni ce îl reprezintă sunt: dimensiunea economică, politică, legislativă, militară, științifică, tehnologică, geografică și socio-culturală.

Dimensiunea economică: Din punct de vedere al tradiției economice, putem afirma că mediul marin și uzul acestuia este destinat în principal transportului naval

de bunuri, resurse și marfuri generale. În acest sens de transport maritim este de o deosebită importanță relansarea eforturilor de dezvoltare a unei flote comerciale naționale, în paralel cu dezvoltarea portului multimodal Constanța, a căilor navigabile și porturilor fluviale și fluidizarea traficului pe canalul Dunăre – Marea Neagră.

Pentru ca România să-și poată proteja interesele economice în zonele maritime de interes național, este imperios necesar să conștientizeze importanța strategică a componentei maritime și să dezvolte capacitățile operaționale și de înzestrare cu tehnică și armament ale acesteia astfel încât să poată reprezenta o credibilă putere navală regională. Bineînțeles că acest aspect este strict determinat de capacitatea economiei naționale de a susține acest efort.

Dimensiunea politică: Situația politică actuală generată în mare măsură și de faptul că România este actualmente membră NATO și UE, se reflectă cu precădere și în libertățile de care se bucură forțele navale ale României privind posibilitatea de a detașa în afara granițelor a unor structuri operaționalizate și interoperabile din subordine pentru a lua parte la aplicații și operații navale în cadru multinațional sau în comun cu structuri ale NATO. Tendința actuală de globalizare, interesele economice

capacitatea forțelor navale române de a fi un partener nu numai competent dar și necesar a fi menținut și integrat în structurile aliate viitoare.

Dimensiunea legislativă: Odată cu promulgarea UNCLOS - UN Convention on the Law of the Sea (1982), s-a demarat un amplu proces de legiferare a ceea ce reprezintă mediul maritim, ca urmare a complexității pe care acesta o reprezintă din punct de vedere legal. România prin natura acordurilor sale de parteneriat cu structuri ale NATO, va executa operații maritime în zone ce se pot afla în afara jurisdicției naționale, fapt care impune ca cei care vor fi desemnați să conducă și să execute misiunile respective să înțeleagă și să fie buni cunoscători ai reglementărilor internaționale ce legiferează acțiunile secifice ale operațiilor maritime. De asemenea trebuie să fie elaborată legislația necesară care să permită acțiunea structurilor forțelor navale pentru operații de interdicție maritimă în limita apelor teritoriale, zona contiguă și în zona economică exclusivă, materializate prin inspecție la bordul navelor suspecte de trafic de mărfuri interzise, în special droguri, interzicerea acțiunilor de pescuit fraudulos, fără ca aceasta să afecteze misiunile specifice poliției de frontieră, întrucât în cazul navelor puse la dispoziția NATO, acestea fac parte din acțiuni

Interesele maritime și fluviale ale României privite din prisma asigurării stabilității și securității în zona Mării Negre, solicită că țara noastră să acorde o atenție deosebită problematicii Mării Negre, tratând-o ca pe o foarte importantă problemă de interes național. Pentru ca structurile forțelor navale să-și poată asigura protecția proprie și colectivă, este necesară asigurarea unei bune (RMP), recunoașterea situației maritime, existentă în spațiul tridimensional care poate fi monitorizat prin utilizarea tuturor senzorilor aprobați a fi folosiți în acest scop la bordul navei.

Dimensiunea științifică și tehnologică: Dimensiune științifică și tehnologică apare ca o reflexie a capacității de a asigura necesitățile impuse de dimensiunea militară. Navele sunt structurile operaționale din cadrul forțele navale care dispun de sisteme complexe de apăratură, tehnică și armamente. În plus navele puse la dispoziția NATO sunt platforme ce dețin sisteme integrate de armament si echipamente aferente sofisticate care le fac capabile să facă parte din grupări multinaționale ca urmare a capacității de interoperabilitate tehnică și de pregătire a echipajelor.

Dimensiunea geofizică: Cunoasterea corespunzătoare a aspectului geofizic al mediului maritim specific zonei de desfășurare a operațiilor maritime este esențială și de cele mai multe ori reprezintă o cerință vitală, pentru realizarea surprizei, economiei de forțe, folosirea corespunzătoare a spațiului respectiv din punct de vedere tactic, etc.

Dimensiunea socio-culturală: Dimensiunea socioculturală derivă în mod special din majora diferențiere socioculturală din interiorul unui sistem internațional. Deși asigurarea unei bune înțelegeri a fenomenului socio-cultural este de o importanță startegică, ea nu de reflectă foarte pregnant la nivelul militar. Nu eliminarea acestor diferențe de nivel socio-cultural este foarte importantă ci cunoașterea acestora și înțelegerea lor va asigura buna cooperare și interoperabilitatea dintre structurile forțelor navale cu alte structuri similare din cadrul NATO sau UE.

Spațiul de luptă maritim multidimensional este spațiul în care forțele navale trebuie să fie capabile să influențeze evenimentele în mediul de suprafață, și cel submarin și aerian aferent. Mările și oceanele furnizează un spațiu tridimensional în care forțele navale execută acțiuni specifice ca urmare a necesității impuse de schimbările și deciziile politice. În acest spațiu apariția unei amenințări poate fi posibilă din orice direcție și mediu posibil, ceea ce impune un regim de supraveghere continuă și riguroasă, care să asigure o reacție oportună și în timp util. ■



Contraamiralul de flotilă dr. Nicolae Vâlsan, șeful instrucției și Doctrinei SMFN, la acel moment, înmânându-i locotenent-comandorului Fănel Rădulescu diploma pentru lucrarea prezentată la a treia Conferință Doctrinară a Forțelor Navale.

și politice internaționale orientate spre bazinul Mării Negre, tendința stabilirii graniței de est a comunității europene cât mai aproape de zonele de interes ale Rusiei, existența unor disputate coridoare energetice, posibilitățile oferite de căile de transport fluvial, capacitățile și potențialul porturilor maritime și fluviale românești, tendința UE de a genera în viitor o forță navală comună a comunității europene, sunt elemente ce trebuiesc atent analizate pentru a asigura posibilitatea de a oferi suficientă credibilitate în ceea ce privește

specifice misiunilor pe care acestea le pot primi.

Dimensiunea militară: „Regiunea extinsă a Mării Negre” și „Identitatea regională Marea Neagră – Caucazul de Sud” reprezintă concepte-cheie ale noii viziuni geopolitice și geostrategice asupra Mării Negre. Zona Mării Negre, ca spațiu între Europa și Asia, între Occident și Orient, între creștinism și islamism, reflectă la scară redusă mutațiile, evoluția și tendințele din viața politică, economică și socială manifestate pe plan european.



SGV în Forțele Navale Poveștile realității

Olivia BUCIOACĂ

Soldații și gradații voluntari constituie, conform prevederilor legale, o categorie de personal militar profesionalizat de la baza ierarhiei militare, destinată pentru îndeplinirea misiunilor de execuție specifice. Vă propunem în acest dosar, un articol mai amplu despre soldații și gradații voluntari (SGV) din Forțele Navale. Îi găsim la bordul navelor, sau în unitățile de uscat ale Forțelor Navale; i-am văzut pe mare, la exerciții naționale și internaționale, au participat la operația ACTIVE ENDEAVOUR sau în misiunile de menținere a păcii din Kosovo. Cu siguranță nu va putea fi un articol exhaustiv asupra unei categorii de personal cu specificul, problemele, împlinirile sau nevoile sale. Este însă un punct de plecare pentru alte reportaje a căror subiecți să fie ei, SGV-ii din Forțele Navale. Am pornit într-o incursiune și am realizat o radiografie a situației acestora aflați în Forțele Navale, a celor mai noi SGV, a celor care sunt de mai mult timp la bordul navelor, dar și a celor care împlinesc vârsta de 40 de ani și nu mai pot rămâne să își continue cariera militară. „Povești” care cuprind esența soldaților și gradaților voluntari, cu multe informații și adevăruri deloc necunoscute și cu atât mai puțin ignorate, dar privite din perspective diferite. Un univers real pe care vă propun să-l descoperim împreună.

Start în carieră !

O nouă serie de soldați voluntari și-a început în acest an pregătirea la Școala de Aplicație a Forțelor Navale, Viceamiral „Constantin Bălescu” din Mangalia. Începând cu 5 ianuarie, 150 de tineri, din care 146 băieți și 4 fete, (pe parcurs au rămas 146) își desfășoară pregătirea pentru a deveni soldați voluntari. În prima săptămână, ei s-au acomodat cu rigorile sistemului militar, cu armamentului din dotare și au ieșit pe mare la bordul unei corvete.

Prima ieșire pe mare

După sosirea în unitate, pentru soldații voluntari a urmat o săptămână de acomodare în care aceștia au desfășurat activități organizatorice și administrative și au trecut de vizita medicală. Pe 8 ianuarie, soldații voluntari s-au ambarcat la bordul corvetei

Contraamiral Horia Macellariu, pentru testarea aptitudinilor. Și pentru că orice acomodare la bordul unei nave se face cel mai bine pe mare, corveta Contraamiral Horia Macellariu s-a desprins pentru câteva ore de țărm în vederea desfășurării unor activități specifice. Aproape toți cei prezenți la bord au trăit emoțiile primei ieșiri pe mare, în timpul căreia s-au acomodat cu activitatea echipajului, cu regulile de la bordul navei, cu răul de mare, dar și cu rolurile soldaților voluntari din echipajul navei, roluri pe care le vor îndeplini și ei când vor ajunge la nave.

Am fost interesați să aflăm cum a fost această primă experiență pe mare chiar de la protagoniștii ei, soldații voluntari. SGV Marian Hotnog, Tecuci, județul Galați: „A fost foarte interesant, palpitant, ne ridică adrenalina, a fost bine. Nu am avut rău de mare. Mi-aș dori ca pe viitor să lucrez pe o navă militară, exercițiile desfășurate de echipaj au fost foarte interesante, mi-au plăcut și mi-aș dori

să ajung aici.” SGV Florin Timuș, Tulcea: „A fost interesant, destul de frumos, nu mă așteptam. A fost puțin frig, dar în rest totul a fost foarte bine, nu am avut nici o problemă. Am aflat foarte multe lucruri noi despre motoare, armament, muniție, viteză, despre absolut orice. Mi-ar plăcea să fiu pe o astfel de navă militară pentru că din acest motiv mi-am și ales cariera militară. Nu a fost prima ieșire pe mare, dar am fost pentru prima dată la bordul unei nave militare. Comparativ cu celelalte nave pe care am fost, aici mi s-a părut totul diferit și deosebit, mă refer la echipament, dotări, exercițiile executate și chiar echipajul. Am găsit la bordul navei foarte multă ordine și disciplină.”

Anca Baltă, psihologul Școlii Militare de Maiștri a Forțelor Navale „Amiral Ion Murgescu”: „Soldații s-au comportat foarte bine. Am fost plăcut surprinși de faptul că le place și sunt foarte încântați. Este încă o serie care din punctul meu de vedere promite mult și

sperăm că vom avea cel puțin rezultatele seriei anterioare. Din punct de vedere psihologic, noi am testat efectiv răul de mare. Pentru prima ieșire pe mare ei s-au comportat foarte bine, nu am avut probleme, de aceea plecăm foarte încântați acasă.” Căpitan-comandorul Petrică Părvu, comandantul Centrului de Instruire: „Din observațiile militarilor pe parcursul ieșirii pe mare se pare că nu sunt probleme deosebite. Sunt capabili să execute activități specifice. Ne bucurăm că toți au abilități pentru ieșirea pe mare.”

Deschiderea oficială

Pe data de 12 ianuarie, la Școala de Aplicație a Forțelor Navale Viceamiral „Constantin Bălescu” a avut loc deschiderea oficială a programului de instruire a noii serii de soldați voluntari pentru unitățile Forțelor Navale. Alături de soldații voluntari au fost prezenți, contraamiralul de flotilă Gheorghe Petria, locțiitorul șefului Statului Major al Forțelor Navale (la acel moment), comandorul dr. Vergil Moraru, comandantul Școlii de Aplicație a Forțelor Navale, precum și cadrele unității. La finalul activității, după defilarea subunităților, soldații voluntari și-au început programul de instruire, încercând să pătrundă în tainele cunoașterii și mănuii armamentului.

Prima ședință de aruncare a grenadei

În dimineața zilei de 5 februarie, soldații voluntari s-au deplasat în poligon pentru o ședință specială de aruncare cu grenade defensive. Departe de dinamismul unei trageri reale cu armamentul din dotare la care soldații voluntari au participat în timpul instrucției în teren, ședința de aruncare cu grenada s-a desfășurat după un plan bine pus la punct și un instructaj făcut în detaliu, având în vedere și gradul ridicat de risc. Soldații voluntari s-au arătat extrem de interesați și receptivi la informațiile primite de la instructori, iar totul a decurs în cele mai bune condiții și fără incidente. Emoțiile nu au lipsit. Era și firesc, pentru soldații voluntari aceasta a fost prima lor aruncare cu grenada. SGV Ionuț Alexandru: „M-am descurcat foarte bine, la început am avut emoții. E prima dată când fac asta. A fost foarte simplu, chiar aș vrea să mai arunc, dar nu se mai poate.” SGV Ionuț Bașa: „A fost foarte bine, puține emoții la început, după aceea s-au dus,

Cazarea SGV în Școala de Aplicație a Forțelor Navale.



Foto: Ștefan Ciocan

Pregătirea armamentului din dotare înainte de instrucția în teren.



Foto: Olivia Bucioacă



Foto: Olivia Bucioacă

Depunerea jurământului militar la Școala de Aplicație a Forțelor Navale.

au zburat singure. Nu au fost probleme absolut deloc și ne-am descurcat foarte bine.” Căpitan-comandorul Petrică Părvu: „În acest moment soldații voluntari se află între lecțiile teoretice și aplicarea în practică a cunoștințelor acumulate. Au desfășurat antrenamente în vederea executării ședinței, în condiții reale de teren, de climă, cu grenade de antrenament, iar acum își desăvârșesc rezultatele la cele acumulate în cadrul ședinței de aruncare a grenadei reale de război. S-au descurcat foarte bine.”

Ședința de aruncare cu grenade defensive a făcut parte din antrenamentele în teren pe care soldații voluntari le execută în primul modul, cel al instruirii individuale de bază.

Condiții bune de instruire

Ne-am aflat din nou la Școala de Aplicație a Forțelor Navale, după prima lună de instrucție a noilor SGV. Am descoperit atunci și SGV cu studii superioare abia începute sau chiar finalizate, lucru care ne-a făcut curioși să aflăm motivele pentru care aceștia au ales o carieră în Forțele Navale.

Agăleanu Anda din Petroșani, județul Hunedoara: „Am terminat liceul pedagogic și facultatea de sociologie. Am ales să

devin SGV în Forțele Navale pentru că mi se oferă un loc sigur de muncă și consider că opțiunea pe care mi-am ales-o hidrolocație-radiolocație este o meserie frumoasă și curată potrivită pentru o fată și în plus mi-a plăcut marina. Am reușit să mă acomodez destul de repede cu ajutorul domnilor caporali și a domnilor maiștri care ne intruiesc foarte bine. Viața unui SGV în Școala de Aplicație este frumoasă și bine organizată. Câteodată grea, câteodată ușoară, dar facem față. Chiar este mai bine decât mă așteptam, mâncarea este foarte bună, ajunge, caldă, avem, curățenie.” Niculina Caprian, Suceava: „Am terminat liceul de matematică-informatică cu atestat în programator-calculator și sunt în primul an de facultate la contabilitate și informatică de gestiune. Am ales să devin SGV în Forțele Navale pentru că mi-a plăcut uniforma în primul rând și mi-am dorit dintotdeauna să ajung în armată. Până acum a fost bine, sunt mulțumită de toate condițiile, hrană, cazare, absolut tot, avem apă caldă în fiecare seară. Dintre toate activitățile pe care le-am desfășurat tragerile ne-au plăcut cred că la toți, am fost foarte nerăbdători să le executăm. Îmi place foarte mult tot ceea ce fac.” George Ciocan, județul Constanța: „Îmi

doream de foarte mult timp să intru în armată. Toate opțiunile au fost pentru marină, pentru că sunt din Constanța și e foarte aproape de casă. M-am informat dinainte, de la prietenii, de la cei care sunt deja în acest sistem și știam ce mă așteaptă, dar m-am acomodat din prima săptămână și e foarte bine aici. Pentru a deveni SGV în primul rând trebuie să-ți dorești cu adevărat și în al doilea rând să-ți placă tot ce înseamnă armată, tot ce înseamnă colegi și lucrul în echipă.”

„.....Jur să-mi apăr țara chiar cu prețul vieții”

După două luni de pregătire, la sfârșitul modulului instrucției individuale de bază, pe data de 28 februarie, a avut loc la Școala de Aplicație a Forțelor Navale *Viceamiral Constantin Bălescu*, festivitatea de depunere a jurământului militar, de către noua serie de soldați voluntari. Cei 142 de soldați voluntari,

nu regretă nimic.” SGV Cătălin Mișurinov: „Pentru mine în primul rând a însemnat momentul în care am devenit cu adevărat bărbat. Începutul a fost ca de obicei greu, de-a lungul timpului m-am obișnuit, a fost din ce în ce mai ușor și totul a fost bine. Sunt mulțumit de rezultatele pe care le-am avut și nu am nici un regret pentru că asta am ales singur și de bună voie.” Claudia Caprian, mama SGV Niculina Caprian: „A fost prima fericire din viață, nu am avut noroc pentru băieți, măcar pentru fată. Sunt foarte bucuroasă, nici nu mă gândeam că o să ajung aici. Nu vă pot spune cât sunt de emoționată. Sunt foarte mulțumită de primire, a fost foarte frumos. Nu știu dacă se va mai întoarce, cred că o să rămână aici la mare. Ne va fi greu fără ea, dar o vom susține.”

Pentru cei 146 de soldați voluntari, programul de pregătire în cadrul Școlii de

am stat de vorbă pentru documentare, fie ei la început de drum, de mai mulți ani la bordul navelor sau cu cei care se apropie de vârsta de 40 de ani. Eroii acestor povești sunt oameni care știu ce înseamnă să fii cu adevărat militar la bordul navelor, în apă sau la uscat în cadrul Forțelor Navale. Sunt aspecte de viață interesante care ne vor arăta ce se întâmplă uneori în sufletele acestor militari, implicați în activități din cele mai diverse, care sunt problemele cu care se confruntă, cum reușesc să se descurce, dar și despre cum este viața lor pe mare sau la fluviu, pentru că vorbim despre SGV din Forțele Navale.

Caporalul Cătălin David, electomecanic la fregata *Regele Ferdinand*: „Din 2005 sunt SGV la bordul fregatei «Regele Ferdinand». Cazarea și mâncarea sunt bune, dar pot fi și mai bune. La bord sunt militari profesioniști și echipajul din punctul meu



Prima ieșire pe mare a SGV la bordul corvetei Contraamiral Horia Macellariu.

din care 4 fete, au rostit cuvintele sacre ale jurământului față de țară, în prezența rudelor, părinților și prietenilor. La acest eveniment deosebit din viața fiecărui tânăr care a depus jurământul militar, au participat contraamiralul Dorin Dănilă, șeful Statului Major al Forțelor Navale, contraamiralul de flotilă dr. Niculae Vâlsan, șeful Instrucției și Doctrinei la Statul Major al Forțelor Navale (în acest moment locțiitor al șefului SMFN), comandanți de unități, reprezentanți ai instituțiilor publice din Mangalia, cadre militare în rezervă și retragere.

Emoția rostirii jurământului militar, a fost simțită deopotrivă de voluntarii, care consimeau să devină militari în Forțele Navale și de părinții, rudele și prietenii acestora veniți din toată țara. SGV Niculina Caprian: „Jurământul reprezintă un moment foarte important pentru noi toți militarii, un început în cariera militară și cea de marinar. Nu am nici un regret și cred că nici colegii mei

Aplicație a Forțelor Navale a continuat din acest moment, pentru încă două luni cu modulul instrucției individuale de specialitate. Comandorul dr. Vergil Moraru, comandantul Școlii de Aplicație: „Este extraordinar ca după patru luni, militarul volutar care a absolvit cursul de formare în Școala de Aplicație a Forțelor Navale să fie în măsură să treacă la desăvârșirea sa ca militar la bordul navei și să fie în măsură ca imediat să ia examenul la exploatarea mecanismelor, fiind în cel mai scurt timp gata pentru a îndeplini misiunile de bază ale navelor și unităților de uscat din Forțele Navale Române.”

„Poveștile” SGV-ilor

Pentru a-mi susține ipotezele de la care am pornit în realizarea acestui dosar, devenite ulterior realități demonstrate, voi reda câteva din multele „povești” ale soldaților și gradaților voluntari cu care

de vedere este bine pregătit. Am participat la toate misiunile internaționale. Misiunile au fost ușoare, grele, frumoase, urâte, sunt avantaje și dezavantaje, e greu, dar e frumos. Dezavantaje...sunt departe de familie, de casă, avantajele majore, niște bani în plus.” SGV Elisabeta Bărbieru, cercetaș NBC: „Sunt la bordul navei din decembrie 2008. E plăcut, e simplu, e bine. Nu e o problemă să fii femeie în armată. E bine în primul rând pentru că ești respectată. E mai dificil în marină, pentru că nu ești pe pământ, dar e bine. Deși dacă marea e un pic mai agitată e mai greu pentru că am rău de mare, dar cu timpul...sper să mă obișnuiesc.”

SGV Alexandru Gheorghiu, GNFOS: „Momentan viața unui SGV aflat la început de drum, ca scafandru în Forțele Navale, este frumoasă și îi sfătuiesc pe cei care s-au gândit la așa ceva să vină cu mare forță, să nu le fie frică pentru că este o viață atât de frumoasă și nu prea multă lume face ceea ce



Scafandrii GNFOS, pregătindu-se de salturile din elicopter

facem noi aici. Se fac diferite cursuri și multă activitate sportivă pentru a fi pregătit atât din punct de vedere fizic, cât și moral pentru că sunt situații în care ești foarte solicitat. Este frumos.” Caporal Sorin Comșa, scafandru de luptă EOD: „Viața unui scafandru este destul de dificilă și în același timp plăcută. Este o meserie pe care o faci cu devotament, trebuie să ai încredere în partenerul cu care lucrezi, mai ales că noi lucrăm și cu explozibil, facem și scufundări, avem o meserie destul de periculoasă. În cadrul misiunilor căutăm diverse explozibile implantate pe corpul navelor sau în acvatoriile mării, avem misiuni internaționale, efectuăm salturi din elicopter și recuperare de persoane, așa cum s-a întâmplat în 2006, în misiunea de la Costinești, unde am salvat un tată și fiul acestuia. Avem misiuni de antrenament, boarding, căutare de stupefiante, persoane clandestine la bordul navelor, misiuni de genul acesta.”

SGV Aldea Constantin, corveta Contraamiral Horia Macellariu: „Sunt de aproape cinci ani la bordul navei pe funcția de observator-semnalizator. Am participat la șase misiuni internaționale și am văzut de câteva ori toate țările riverane Mării Negre. Au fost și momente grele, am prins și furtuni, dar acesta este riscul marinarului. Viața la navă însă este bună, dar și plină de riscuri și grea și frumoasă, cu misiuni mai bune, mai puțin bune, în general e bine.”

Fruntașul Marius George Matei, membru al detașamentului ROFND XVII, care a acționat în Kosovo în perioada septembrie 2008-martie 2009: „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 am șansa să merg și în alte teatre de operații.”

Cum este însă viața unui soldat voluntar la fluviu, ne-a spus SGV Cătănoiu, Divizionul 88 Vedete Fluviale: „Este și bine și rău, condițiile sunt acceptabile, când mergem în misiune în marș e mai greu, în rest totul e bine. Am terminat armata și mi-a plăcut, am rămas în continuare aici, mi s-a părut destul de bine. Îmi desășor activitatea de aproape 5 ani la bordul navelor de la fluviu și fiind din Tulcea am rămas în această unitate.”

Situația actuală a SGV în Forțele Navale

Este cunoscut aspectul deficitului de personal cu care se confruntă armata în general și campaniile de promovare a carierei militare desfășurate la nivelul Ministerului Apărării Naționale și al categoriilor de forțe armate. Am fost interesați să aflăm ce se întâmplă însă cu SGV din Forțele Navale și care este situația actuală a acestora. Văzând lucrurile doar dintr-un singur unghi, argumentele pot părea mai puțin convingătoare, deși din relatările lor nu este foarte greu să tragem concluzii. Totuși pentru a avea o imagine de ansamblu asupra situației actuale a SGV am vorbit cu mai mulți factori de decizie din cadrul Forțelor Navale.

Contraamiralul de flotilă dr. Niculae Vâlsan, șeful Instrucției și Doctrinei la Statul Major al Forțelor Navale: „Forțele Navale la fel ca întreaga armată au deocamdată un deficit de personal în ceea ce privește SGV, dar care nu este îngrijorător. Noi avem un grad de încadrare a efectivelor de peste 80%, lucru care se situează să spunem la nivelul cerințelor, în timp ce la unitățile care sunt la dispoziția NATO nivelul de încadrare este de peste 90%. Acest fapt însă nu ne satisface și din acest motiv avem cifre de școlarizare și pregătire a unor noi generații de SGV care să completeze deficitul de efective și care să fie bine pregătiți și instruiți, astfel încât să facă față cerințelor de la bordul navelor și din unitățile de uscat ale Forțelor

Navale. Ne confruntăm în schimb cu o altă situație faptul că mulți aleg să părăsească repede cariera militară, legea le permite și prin demisie, un drept legal, ei optează pentru alte specialități, meserii și din viața civilă care uneori sunt mai atractive.”

Comandorul Ion Condur, comandantul Divizionului 50 Corvete: „La ora actuală pot să spun că la bordul navelor avem o încadrare de 77% cu SGV. Acest deficit se datorează faptului că în decursul timpului unii au plecat din sistem prin demisie, prin transfer în alte unități, prin concurs la școlile de subofițeri și alții prin ajungerea la limita de vârstă în grad, când au fost nevoiți să plece din unitate conform legilor în vigoare.” Căpitan-comandorul Ion Zaharia, comandantul Secției 325 Logistică Tulcea: „În ultimele șase luni nu au plecat mulți din sistem: un SGV prin demisie deși a plătit școlarizarea și celălalte cheltuieli pentru că nu avea contractul încheiat, trei care au plecat pe filiera indirectă, pe formarea subofițerilor dintre care doar unul s-a întors ca sublocotenent la Batalionul Infanterie Marină și unii au plecat la trupele de uscat, iar la limita de vârstă în grad nu a plecat deocamdată nici unul; urmează ca în acest an, șase SGV care vor împlini 40 de ani să părăsească sistemul.”

Motivația?!

În ziua de astăzi, motivația o creăm din păcate și după „grosimea cardului”, așa cum spunea unul din interlocutori și trebuie să recunoaștem că acesta este adevărul. După perioada de pregătire de patru luni la Școala de Aplicație a Forțelor Navale, soldații voluntari care sunt repartizați la bordul navelor „scapă” să spunem de acel salariu destul de mic la încadrare pentru că primesc sporul de imbarcare și diurnele din misiunile internaționale. Un SGV care are prezența la bordul navei 20 din 30 de zile (acest lucru se întâmplă pentru că SGV fac și servicii, cel puțin două pe săptămână, adică 24h cu 24h), ridică un salariu, cu norma de hrană inclusă, în jur de 920 de RON. Mult sau puțin, nu putem spune în această situație, depinde cum este fiecare obișnuit să economisească sau să-și cheltuie banii.

Contraamiralul dr. Victor Barbu, director-adjunct al Statului Major General: „Ne confruntăm cu un număr destul de mare al soldaților și gradaților voluntari care au plecat și pleacă din instituția militară și aceasta 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.”

Comandorul Alexandru Mârșu, comandantul Flotei de Fregate: „Specific pentru navele Flotei de Fregate este faptul că participă la multe activități internaționale atât în apele noastre cât și în diferite alte teatre maritime, ceea ce în plus le oferă SGV un grad de motivație. Fiind ambarcați la bordul navelor beneficiază de un oarecare spor de ambarcare care contribuie la solda lor. Bineînțeles că sunt și situații în care nemulțumirile sau alte probleme, determină unii SGV să facă rapoarte de demisie și să părăsească sistemul. Am constatat că în primul rând motivele plecării lor sunt bazate ori pe probleme personale, ori pe unele insatisfacții materiale care nu le-au fost precizate de la început când au intrat în centrele de instrucție.”

Cu toate acestea, Forțele Navale reprezintă un loc de muncă sigur, unde SGV primesc și o compensație de 50% din solda lunară pentru chirie, iar pentru misiunile internaționale și naționale la care participă la bordul navelor sunt remunerați suplimentar. Este putem spune un început pentru fiecare tânăr care alege ca drum în viață, cariera militară.

Care sunt motivele principale pentru care aceștia pleacă din Forțele Navale? Comandorul Marian Săvulescu, comandantul fregatei Regele Ferdinand: „În echipajul navei la această dată avem o încadrare bună a SGV. Din păcate pierdem cam 10-14% din militari în fiecare an. Principalul motiv este salarizarea și în primele două luni din 2009, patru militari au părăsit deja nava prin demisie. Am primit o vedere din Los Angeles de la unul din foștii mei subordonați, ambarcat la bordul unei nave de croazieră, care câștigă 1600 de dolari pe lună; este o sumă tentantă pentru un contract de 6 luni pe an. Am satisfacția că am avut oameni buni și foarte buni, bine pregătiți, foarte serioși, care s-au integrat în viața civilă aici în țară sau în afară și într-adevăr sunt mândru că am fost comandantul lor.” Comandorul Ion Condur: „Motivul principal este salariul. Și aici situațiile sunt diversificate, pentru că am avut SGV care și-au dat demisia atrași de sumele exorbitante pe care spuneau că le vor primi la șantierul Daewoo Mangalia și

SGV Ramona Goliiță la prima aruncare cu grenada.



Foto: Ștefan Ciocan



Ședința de aruncare cu grenada s-a desfășurat după un plan bine pus la punct și un instructaj făcut în detaliu.

Foto: Ștefan Ciocan

cu care am avut ocazia să mă întâlnesc și să-mi spună că le pare rău că au plecat. Unii au reușit, au plecat în afară unde și-au găsit joburi mai bune, alții regretă, dar în momentul când părăsesc sistemul militar ei își scriu în raport că nu vor mai apela niciodată la serviciile din Armată.” Căpitan-comandorul Romeo Eftimiu, locțiitorul comandantului Divizionului Nave Minare-Deminare: „Sunt patru SGV care vor pleca anul acesta la limită de vârstă, dar sunt și SGV care pleacă pe motive personale, din lipsa banilor în primul rând. Pentru unii ajung, în special pentru cei care sunt ajutați de părinți, dar pentru cei care sunt singuri și veniți din țară soldele sunt destul de mici și nu rezistă, adică nu fac față condițiilor și vremurilor de acum și asta în primul rând nemulțumește oamenii, de aceea sunt atâtea plecări.”

Reprezintă solda o motivație pentru SGV de a merge mai departe și a-și continua cariera militară, ținând cont de faptul că mulți dintre ei au și familii? Caporalul Ionel Sărăcin, nava purtătoare de rachete (NPR) Lăstunul: „Cu salariul e mai greu, dar ne mai descurcăm, avem și banii de chirie. Compensația lunară pentru chirie este un ajutor, dar dacă avem salarii mici, 50% din salarii mici înseamnă tot puțin, chirile sunt foarte mari, dar am noroc că lucrează și soția. Nu am nici un regret că acum șapte ani am ales să fiu SGV. Nu îmi place să regret ce fac în viață, dar sper ca lucrurile să se schimbe. Sunt nevoit să merg mai departe, am 28 de ani, sunt căsătorit, vine și copilul și nu îmi permit să plec de aici să nu am nimic sigur. Ne gândim și la o altă alternativă, dar nu prea vād care ar fi.” SGV Alina Olteanu, cercetaș NBC la NPR Lăstunul: „Deocamdata sunt la început, încă nu am ajuns să iau salariul pe o lună întreagă, sunt necăsătorită, cât de cât presupun că o să mă descurc cu un trai nici măcar decent, indecent mai mult. Având în vedere că stau la cămin, condițiile de acolo sunt dificile, încerc să supraviețuiesc.” Caporalul Cristian Purcărea, motorist, Grup Nave Sprijin, Tulcea: „Banii nu prea ajung suficient, ultima soldă pe care am luat-o a fost de 1200 RON. Ne descurcăm greu, soția nu lucrează, am un copil mic și sunt destule de plătit. Sunt de 10 ani aici și am rămas în sistem în speranța că poate se va mai schimba ceva în bine, dar nimic, promisiuni.”

Cei tineri, sunt mai optimiști, cel puțin acum la început de drum. SGV Alexandru Gheorghiu: „Am 20 de ani și momentan mă descurc. Dar mă gândesc la cei care au deja o familie, este ceva cu care nu prea sunt de acord, pentru că au copii și vă dați seama...” SGV Elisabeta Bărbieru: „Mai mult facem supraviețuire, nu prea ne descurcăm. E destul de greu, pentru că solda e mică, chiria depășește cu mult banii pe care îi primim, dar din pasiune, încercăm să ne descurcăm. Chiar dacă banii nu sunt satisfăcători, îmi place ceea ce fac, dacă nu mi-ar fi plăcut nu aș fi stat și voi rămâne în continuare.”

Deși din relatările SGV ai putea crede că motivul principal pentru care aceștia pleacă din Forțele Navale îl reprezintă solda, prea mică pentru unii, interesant a fost să aflăm că de fapt un alt motiv important în luarea deciziei de plecare din Forțele Navale îl reprezintă nesiguranța locului de muncă, faptul că la vârsta de 40 de ani vor fi nevoiți să părăsească sistemul militar. Interesant este că nu își doresc neapărat o soldă mai mare, pentru ei cea mai importantă este siguranța locului de muncă. Chiar dacă mai au ani buni până să împlinească această vârstă, SGV-ii se gândesc deja la momentul când vor trebui să plece din sistem și nu oricum. „Opțiunea SMG în acest moment este de a crea anumite compensații financiare pentru cei care muncesc o anumită perioadă de timp în armată. Este o pârghie foarte importantă din punct de vedere motivațional. Să le acordăm celor care rămân 20 de ani un anumit număr de salarii la trecerea în rezervă, ca o recunoaștere a contribuției lor la îndeplinirea sarcinilor pe care le-au avut, ca o mulțumire că au lucrat în armată un număr de ani, pentru că în acest moment armata și societatea deopotrivă, nu sunt pregătite să le asigure ulterior o pensie militară. Numărul lor este mare și acest lucru ar greva puternic bugetul apărării și deocamdată se merge pe acordarea acestor compensații. Acest proiect a ajuns la Parlament, a stagnat, a fost apoi reluat de noua echipă a Ministerului Apărării Naționale pentru a fi promovat. Dincolo de acest aspect legislativ, se are în vedere recunoașterea perioadei efectuate în armată, ca o perioadă de serviciu militar cu niște drepturi la pensionare similare militarilor, recunoașterea perioadei efectuate ca SGV,



Foto: ROFND XVI

Colonelul Graziano Ginoracci, comandantul Task Force Aquila din Kosovo, decorându-l pe caporalul Marinică Tudoran din ROFND XVI.

ca o perioadă de serviciu militar în situația în care intră în corpul subofițerilor – pentru că principala pârghie motivațională o va constitui această posibilitate de a deveni subofițeri”, ne-a declarat contraamiralul dr. Victor Barbu.

Caporalul Aldea Constantin: „Probleme ar fi și cea financiară și cea cu vârsta de 40 de ani care e o mai mare problemă decât cea financiară, pentru că te gândești la un viitor și la o pensie, muncești atâția ani, prinzi vechime, știi ce ai de făcut la navă, cunoști fiecare bucatăică a ei și vine vremea când trebuie să pleci. Mai sunt 12 ani, dar timpul trece. Chiar am avut un coleg, a fost la SL 5 la motoare, a trebuit să plece pentru că a împlinit vârsta, așa cum se va întâmpla și cu noi, acesta e singurul regret, pe care sper să nu-l am.” Caporalul Daniel Laszlo, fregata Regele Ferdinand: „Viața este mult mai bună, condițiile sunt mult mai bune comparativ cu celelalte nave. Dar sunt căsătorit, am o fetiță de doi ani și ne descurcăm așa cum putem. Am rămas aici în primul rând pentru că îmi place marina, în al doilea rând meseria pe care o fac este de bucătar și îmi place, dar după 40 de ani suntem obligați să părăsim sistemul. Mulți dintre noi dorim să rămânem și să avem dreptul la pensie, este primordial acest lucru. Oricum rămân până la 40 de ani în sistem și rămân optimist.” Caporalul Sorin Comșa: „Am dori ca studiile făcute în timpul liber sau pe care le-am avut înainte să fim angajați să fie echivalate și să avem și noi dreptul să optăm pentru o carieră. Să putem să dăm și noi concurs să avansăm, așa cu acest statut totul se limitează la vârsta de 40 de ani, iar la vârsta aceasta nu mai poți fi angajat așa de ușor, ai o familie și trebuie să-ți cauți de lucru.”

Cum arată viitorul acestor militari văzut prin ochii comandanților și ce ar trebui îmbunătățit pentru ca aceștia să rămână în sistem, să își dorească să continue cariera militară și mai mult să vină în Forțele Navale? Comandorul Alexandru Mârșu: „În primul rând trebuie făcute câteva modificări privind în primul rând nivelul de salarizare, în al doilea rând garantarea anumitor drepturi cetățenești și mă refer la niște garanții pentru împrumuturi la bancă de exemplu, ei fiind angajați pe perioadă determinată băncile de regulă nu le acordă împrumuturi suficiente pentru a realiza ceva și nu în ultimul rând câteva precizări la sistemul lor de asigurare cu drepturi de echipament și materiale de subzistență care la acest moment nu sunt

foarte bine precizate.” Căpitan-comandorul Ion Zaharia: „Pentru a-i atrage în sistem trebuie să le asigurăm niște drepturi care să corespundă cel puțin cu viața civilă, cu anumite firme care plătesc mult mai bine decât armata, să le asigurăm după încheierea perioadei de contract niște drepturi care să fie recunoscute în viața civilă. Ori ei pleacă la limită de vârstă, 40 de ani, în viața civilă fără nici un drept, ceea ce-i dezavantajează față de celelalte categorii de militari.” Căpitan-comandorul Cătălin Fleșeriu, comandantul Divizionului Nave Scafandri: „Dacă ar sta în puterea mea să soluționez această problemă sau să modific prevederea legală, aș opta în primul rând ca vârsta aceasta de 40 de ani să fie ridicată undeva la un 45 minim.

Aspect din pregătirea noii serii de SGV la bordul fregatei Regele Ferdinand.



Foto: Ștefan Ciocan

Însă indiferent de vârsta la care se încheie relația contractuală acești militari ar trebui să beneficieze de un procent din cuantumul total de pensii. Așa cum este și în alte armate străine. Servesc sub drapelul tricolor al României, este o meserie nobilă pe care nu oricine este capabil să o facă și firesc ar fi să beneficieze de pensii.”

Și probabil în perspectivă se va întâmpla acest lucru pentru că altfel personalul care dorește să se angajeze în armată va cântări mult mai bine și mai atent opțiunile înainte de a veni în Forțele Navale.

Vârsta nu iartă pe nimeni

Dintre toți SGV poate cei mai afectați sunt cei care în scurt timp vor împlini vârsta de 40 de ani și care trăiesc cu marele regret în suflét că vor trebui să părăsească sistemul militar. Chiar dacă de la începutul contractului cu armata, ei știu de această limită de vârstă, pe care ar fi dorit-o poate mai mare. Argumentele sunt mai mult sau mai puțin subiective. Vârsta nu iartă pe nimeni și conform statutului SGV, aceștia au dreptul să fie angajați în Armata României numai până la vârsta de 40 de ani. Da, SGV își doresc în primul rând să aibă pensie, să aibă un statut mult mai sigur din perspectiva socială, pentru că e neplăcut ca la vârsta de 40 de ani să ți se strângă mâna, să ți se mulțumească pentru efortul depus în armată și să fii trimis acasă unde va trebui să te reintegrezi în societate..., iar 40 de ani e totuși o vârstă delicată. Din păcate, nivelul de școlarizare al unora dintre ei – în special a celor proveniți din foștii militari angajați pe bază de contract - nu le-a permis să aleagă cariera de maestru militar pe filieră indirectă.

Sunt mulți cei care anul acesta sau anul viitor își vor încheia contractele, pentru că vor împlini vârsta de 40 de ani. Cu toate acestea m-am întrebat ce anume i-a motivat, în tot acest timp, să meargă mai departe și să continue cariera militară, având în vedere și neajunsurile cu care se confruntă SGV, solda care este așa cum este, un contract pe perioadă determinată și cu siguranță cel mai important, limita de vârstă.

Caporalul Ion Traian Negoită, puitorul de mine V.Am. Constantin Bălescu, mai are un singur an până la încheierea definitivă a contractului ca SGV : „În primul rând conștiința și să servesc patria. În toată această perioadă de când sunt în Forțele Navale am fost la Nava Școală de Suport Logistic pentru Fregate «Constanța», am participat la misiuni internaționale, la bordul fregatei «Mărășești» și acum sunt motorist la puitorul de mine. Am servit patria atâția ani, am 19 ani de când sunt aici și de la o perioadă nu ne mai bagă nimeni în seamă. Statul ne întoarce spatele.”

În luna august a acestui an, caporalul Gheorghe Vătavu, nava Midia, va fi nevoit să părăsească sistemul militar, întrucât împlinește vârsta de 40 de ani: „Mi-a plăcut armata și m-am angajat în anul 1991. Prima dată am fost la o unitate de luptă, artilerie, iar de la vârsta de 35 de ani lucrez ca motorist pe nava «Midia». Viața unui SGV la bordul navei este frumoasă, avem și multe misiuni. Mi-a plăcut și-mi place și din cauza asta am și

rămas aici. Dar, din cauza acestui statut care s-a făcut până la limita de vârstă de 40 de ani, acum trebuie să îmi caut alt loc de muncă și, la această vârstă, e mai greu. Acum se caută tineri, cu experiență.” În aceeași situație se află și caporalul Marian Dumitru, bucătar la Grupul Nave Sprijin, Tulcea, căruia îi va expira contractul, în iunie anul acesta: „Am sperat că va veni noul statut al SGV și din păcate nu a fost ceea ce ne-am dorit noi. La 40 de ani să pleci din armată nu prea e ușor, să-ți cauți un alt serviciu după 18 ani de armată cum am eu, e mai greu să plec în viața civilă să o iau de la zero. Speram să ieșim la pensie din armată, dar asta este situația, acum cu Dumnezeu înainte.” De mult timp la bordul navelor, caporalul Vlad Constantin, nava purtătoare de rachete Lăstunul: „După ce am făcut stagiul militar obligatoriu, am rămas în Forțele Navale, iar la bordul navei lucrez din 2001. La început am zis că va fi pentru o perioadă scurtă, cu timpul m-am obișnuit și am mers înainte, în altă parte nu aveam unde să mă duc. Acum, după aproape 13 ani de muncă într-un sistem, e mai greu să pleci în altă parte, aici ne-am acomodat. Partea financiară peste tot e la fel și nu cred că în altă parte ar fi mai bine. Trebuie să luăm părțile bune ale vieții în general și acum unde lucrez, e partea bună.”

Este absolut necesar ca munca și efortul soldaților și gradaților voluntari să capete un sens. Pentru pregătirea pe care o au și mai ales din cauza vârstei, piața muncii se îngustează și șansele de a găsi un loc de muncă se reduc. În aceste momente, resemnarea a rămas singura modalitate de a merge mai departe, iar acest lucru nu poate duce decât la nemulțumiri, pe care SGV în cauză și le-au exprimat. Caporalul Ion Traian Negoită: „O să ne fie greu și nu o să ne mai angajeze nimeni. Eu m-am interesat în viața civilă și de la 40 de ani nu ne mai angajează nimeni. Ei angajează tineret, deci nu mă angajează pe mine la 40 de ani. Dar

acesta e sistemul și nu avem ce face.” Deși mai are 7 ani până va împlini vârsta de 40 de ani, caporalul Vlad Constantin a gândit în perspectivă și știe deja ce va face după ce va fi nevoit să plece din sistem: „Eu pot să spun că sunt unul dintre norocoșii care mai fac și altceva în afară de munca de la navă, și, astfel, reușim să ne descurcăm mai bine. După ce termin aici o să mă dedic total celorlalte activități pe care le fac în acest moment în afara sistemului, deși mi-aș dori să-mi continui activitatea în Forțele Navale, pentru că asta am învățat, asta știm să facem.”

Sunt și alți SGV care se apropie de vârsta de 40 de ani și care s-au orientat din timp spre o carieră în marina civilă. Comandorul Marian Săvulescu: „Referitor la vârsta limită de 40 de ani, anul acesta în luna octombrie, am un militar care încadrează această situație. A început din luna august anul trecut cursuri de formare sau reformare în cariera civilă, urmând ca la timpul în care face anii, să părăsească bordul navei. Este o prevedere regulamentară. Da, inima spune într-un fel, dar creierul trebuie să aplice legea. Din spate vin totuși oameni care doresc să facă parte din viața aceasta tumultuoasă la bordul unor nave și am toată convingerea că încadrarea unui echipaj se face destul de rapid.”

O să fie greu, o să fie ușor, nu știm cu certitudine. Se pare, însă, că în funcție de specialitatea fiecăruia, timpul pe care l-au petrecut în Forțele Navale, îi va ajuta mai mult sau mai puțin pentru a-și găsi un nou loc de muncă, pentru că până la urmă despre asta este vorba, despre reconversia profesională, vor părăsi sistemul la o vârstă la care vor fi nevoiți să continue să muncească pentru a putea supraviețui, de data aceasta însă pe un teren mai puțin cunoscut lor, în viața civilă. Caporalul Gheorghe Vătavu: „Singurul lucru care s-ar potrivi ar fi în marina civilă ca motorist, dar și acolo companiile nu mai sunt românești sunt străine, cam greu și acolo.”

Caporalul Cătălin David, electomecanic, în activitate la bordul fregatei Regele Ferdinand.



Foto: Ștefan Ciocan

Cel puțin până în acest moment, nu există nicio ieșire din această situație pentru SGV, chiar dacă subiectul se află în atenția conducerii Statului Major General. „În cazul reconversiei profesionale, pentru SGV trebuie să luăm în seamă faptul că aceștia pleacă din sistem la împlinirea vârstei de 40 de ani. Dacă luăm ca exemplu un tânăr care intră în armată după absolvirea liceului și dacă a fost până la 40 de ani infanterist, la terminarea carierei are pentru viața civilă o calificare care nu este cerută, sau dacă este cerută este cerută limitat. În ceea ce privește limita de vârstă, se merge pe limita de 40 de ani, stabilită prin lege pentru SGV, o vârstă optimă până la care organismul rezistă rigorilor câmpului de luptă, cerințelor câmpului de luptă. Nu trebuie să uităm însă că nu este obligatoriu să-i ținem până la 40 de ani, dar Statutul SGV prevede obligativitatea încheierii primului contract pe o perioadă de 4 ani, celelalte urmând a fi încheiate de comun acord între angajat și angajator. Practic până la 40 de ani ar trebui să existe o selecție, să mai plece unii și aici este o problemă care ține de instituție și de individ; individul, care trebuie să se pregătească și știe de la începutul lui în instituția militară că va avea o succesiune de contracte limitate iar instituția care la un moment dat poate să discearnă și să-i mai selecteze pe parcurs și să-i conștientizeze să se pregătească pentru societatea civilă. Din păcate, noi îi angajăm și îi ținem apoi până la limita de vârstă”, ne-a declarat contraamiralul dr. Victor Barbu.

Cum privesc comandanții de unități, acest aspect? Comandorul Ion Condur: „Anul trecut au fost șase SGV și acum la începutul anului s-au prezentat doi SGV care în luna mai, urmează să părăsească sistemul din cauza faptului că ajung la vârsta de 40 de ani. Când se apropie vârsta și știi că părăsești locul de muncă după un număr de ani, ei devin neliniștiți și încep să-și caute alte locuri de muncă în viața civilă. Unora le pare rău că pleacă, au lucrat peste 10 ani în armată, dar datorită legilor în vigoare nu mai pot rămâne și asta e o problemă care trebuie reglementată legislativ și din păcate nu depinde de noi.”

Contraamiralul de flotilă dr. Niculae Vălsan: „La nivelul Ministerului Apărării Naționale se caută alte modalități de prelungire a vârstei legale de lucru. Este posibil ca această lege să se modifice pentru anumite specialități militare, totuși noi vrem să avem o armată tânără, viguroasă și care să fie în măsură și să aibă capacitatea să îndeplinească misiunea pe care i-a încredințat-o poporul nostru.”

Important este dacă cei noi care vin și încadrează funcții la bordul navelor reușesc să suplinească cumva activitatea celor vechi care pleacă pentru că împlinesc vârsta de 40 de ani. Au ei suficientă experiență și de ce să nu spunem motivare și determinare pentru a rămâne în sistem, iar pregătirea și efortul instructorilor să nu fie în zadar? Căpitan-comandorul Cătălin Fleșeriu: „Dacă vorbim de scafandri, indiferent că sunt pentru forțele operații speciale, EOD sau mare adâncime, formarea unui astfel de specialist durează undeva între 4 la 7 ani. Sunt multe cursuri de specialitate, foarte complexe, pe care



SGV Maria Magdalena Necula la timona fregatei Regele Ferdinand.

Foto: Ștefan Ciocan

trebuie să le urmeze și, atunci, este firesc să nu poți înlocui în timp scurt un militar pregătit, cu 8-10 ani vechime și cu 6, 7 cursuri de spacialitate cu un militar proaspăt venit care nu știe nici măcar foarte bine să înoate. Cerințele conform fișelor postului și misiunile specifice pe care le au ei necesită obligatoriu această pregătire care nu se poate face decât într-un interval mare de timp.” Căpitanul Lucian Valeriu Scipanov, comandantul Grupului de nave al BIM: „De experiență nu putem vorbi, motivare și determinare au, însă acestea nu pot suplini dorința noastră de a forma oameni. Totuși avem răbdare și discernământ să-i pregătim, să-i coordonăm, cu greutate, dar într-un final reușim și pot menționa că jumătate din militari care încadrează această structură pe care o conduc, provin din infanteriști marini. Vă dați seama că am trecut printr-un ciclu de pregătire, la început o pregătire, apoi perfecționarea și verificarea deprinderilor acestora la bordul navelor și au făcut față.”

Filiera indirectă între mit și realitate

Da, nu toți SGV-ii vor rămâne în Forțele Navale până la vârsta de 40 de ani. Unii vor pleca singuri, alții vor fi eliminați de sistem, iar unii vor alege ca posibilitate ... filiera indirectă, adică modalitatea prin care SGV pot accede în corpul maistrilor militari.

Contraamiralul dr. Victor Barbu: „Nu vor putea trece toți în corpul subofițerilor. În orice domeniu există un proces de selecție; în armată el este mai riguros deoarece armata are o structură ierarhică piramidală. Nu poți intra în armată pe o anumită funcție și să ieși din armată de pe aceeași funcție. Din toți soldații voluntari existenți aproximativ o treime au șansa să treacă în corpul subofițerilor și acesta este un lucru benefic.”

Din fericire Statul Major al Forțelor Navale a reușit să rezolve parțial, pentru o parte din ei, această problemă. Comandorul Alexandru Mărșu: „Din punctul de vedere al filierei indirecte avem și cazuri concrete

la nivelul Flotilei de Fregate, un număr de aproximativ 11 SGV, bineînțeles în diferite etape de vârstă, dar sub vârsta limită, au acces la corpul maistrilor militari. În primul rând datorită competenței pe care o au, seriozității de care au dat dovadă și nu în ultimul rând s-au gândit foarte bine la viitorul lor.”

Care sunt premisele de la care s-a pornit și ce condiții trebuie să îndeplinească un SGV pentru a putea deveni maestru militar? Comandorul Alexandru Mărșu: „Din punct de vedere al condițiilor trebuie să aibă studiile liceale complete, trebuie să aibă aprecieri de serviciu foarte bune, să fie foarte buni specialiști în domeniul în care își desfășoară activitatea, să aibă o comportare demnă cetățenească și nu în ultimul rând să dea dovadă de dragoste pentru meserie și voința de a avea o carieră militară pentru tot restul vieții. La acest moment există și limită de vârstă datorită faptului că nu pot accede în corpul maistrilor militari la o vârstă înaintată, astfel încât să fie opriți de limita de vârstă în grad în corpul maistrilor. Limita de vârstă la acest moment se stabilește funcție de vechimea lui, de vârsta la care accede și de timpul în care a servit în cadrul Forțelor Navale.” Căpitan-comandorul Cătălin Fleșeriu: „Am avut un număr de cinci SGV care în 2008 au fost chemați în activitate. Au fost selecționați din rândul celor mai buni, cu vechime suficientă, experiență, pregătire de specialitate bună. Acest lucru spre bucuria și mulțumirea mea de comandant a condus în primul rând la responsabilizarea lor. Au conștientizat faptul că intră în alt corp de militari și totodată a creat premisele unei speranțe pentru ceilalți, care au văzut că dacă reușesc să aibă rezultate foarte bune, să facă eforturi în pregătire au șanse ca sistemul militar să îi ajute să promoveze în corpul maistrilor militari. Acum așteptăm cu toții și trăim cu speranța că și anul acesta și în perspectiva anului viitor va continua această chemare în activitate a lor, pentru că și ei ne întreabă periodic acest lucru și din câte am înțeles semnalele sunt pozitive. Se pierd specialiști buni care au fost pregătiți ani



Misiune de patrulare executată de infanteriștii marini în Kosovo.

de zile în care s-a investit timp, s-au investit bani, s-a investit expertiza unor instructori care au trebuit să-i pregătească și e păcat ca ei să fie pierduți din armată la 40 de ani.”

Maistrul militar clasa a IV-a Marius Nazare, GNFO: „Au fost opt ani în care mi-am desfășurat activitatea în cadrul Divizionului Nave Scafandri ca SGV. Din anul 2002 fac parte din grupa de scafandri de luptă. Anul trecut însă am intrat în rândul cadrelor militare și acum sunt maistru militar. Cred că în primul rând au contat vechimea, anumite aptitudini și rezultatele foarte bune. În decursul anilor, am urmat diferite cursuri de pregătire și specializare, atât în cadrul unității noastre cât și la alte structuri în urma cărora am dobândit mai multe pregătiri pe lângă cea de scafandru, respectiv parașutism și alpinism. În toți acești ani am fost supus la mai multe teste, din care conducerea unității a tras concluziile că îndeplinesc toate condițiile pentru a trece în rândul cadrelor militare.”

Cunoaștem și la fregata Regele Ferdinand, un singur caz concret, un SGV care a devenit maistru militar, poate prea puțin, dar important este că s-a creat un precedent. Comandorul Marian Săvulescu: „Vreau să fie de regularitate această activitate, deoarece vorbim despre motivație. Nu mi-a fost greu să îl aleg pe Popaene din SGV-ii navei, mi-a fost foarte greu însă să-i așez într-o ordine firească pe cei de pe locul II, III și IV. Vreau să vă spun că maistrul clasa a IV-a Ionel Popaene este unul din veteranii navei, este membru în echipa de boarding care a executat patru misiuni reale în cele trei operații ACTIVE ENDEAVOUR, este omul orchestră la bordul navei prezent permanent în apă, scafandru salvator în echipa de firefighting, în echipa de remorcaj sau de aprovizionare pe mare. În opinia mea trebuie la nivelul Forțelor Navale să asigurăm o bază de selecție pe criterii foarte bine stabilite. Eu, consider că am mai mulți premianți și nu numai unul.”

Maistrul militar clasa a IV-a Ion Popaene, specialist 4 coordonare senzori antisubmarin: „Am făcut parte din echipajul care a mers în Marea Britanie la pregătire și a adus fregata «Regele Ferdinand» în țară. Am făcut parte inițial din corpul SGV, însă anul trecut am reușit să intru în rândul cadrelor militare, iar acum

sunt maistru militar. Am fost propus pentru promovare în contextul acțiunilor pe care nava le-a efectuat în cadrul misiunilor internaționale și naționale, activitățile de boarding pe care le-am susținut cu nava noastră, plus școala pe care am făcut-o, experiența și în general calificativele pe care le-am luat le-am luat în decursul anilor la bordul navei. Dar cred că în primul și în primul rând experiența este cea care a cântărit cel mai mult.”

Maistrul militar clasa a IV-a Marius Dragalina, birou personal Divizionul 146 Nave Minare-Deminare: „Am avut posibilitatea să fiu promovat pe filieră indirectă și acum sunt maistru militar. În momentul în care am fost propus pentru această promovare, s-au luat în considerare calificativele obținute de-a lungul anilor și bineînțeles experiența. Ca și vârstă au fost anumite probleme, pentru că trebuia să fie până în 30 de ani, dar s-a luat în considerare faptul că la unitățile militare unde suntem încadrați, trebuiau să existe funcții conform gradului și pregătirii fiecăruia militar care a fost trecut în rândul cadrelor militare.”

SGV care au promovat în corpul maiștrilor militari au conștientizat noile responsabilități care sunt destul de mari față de cele dinainte. MmIV Marius Nazare: „Cu siguranță au

crescut responsabilitățile, dar în primul rând ești mult mai motivat acum. Ai subordonați, ai o altă responsabilitate, nu te gândești numai la tine, trebuie să te gândești și la ceilalți. În ceea ce privește activitățile trebuie să-mi mențin gradul de operativitate, trebuie să am o pregătire continuă, să mă upgradez tot timpul la cerințele structurii și totodată la pregătirea subordonaților.”

Important este că se poate și după cum am văzut, există cazuri concrete în Forțele Navale de SGV care au promovat și au intrat în rândul cadrelor militare. Totuși numărul lor este destul de mic. Care ar fi procedura și de ce Forțele Navale nu încurajează filiera indirectă, care până la urmă ar reprezenta o motivație în plus pentru SGV, mai ales că mulți dintre ei vin în sistem cu dorința și credința că după câțiva ani vor putea accede în corpul maiștrilor militari de marină. Se va găsi oare o rezolvare a acestei situații? Sunt multe, poate prea multe întrebări și poate că SGV nu vor primi răspunsurile pe care le-ar fi așteptat sau le-ar fi sperat, cu toate acestea ele nu au rămas retorice. Contraamiralul de flotilă dr. Niculae Vâlsan: „Anul trecut au fost aproximativ 25 de SGV care pe filieră indirectă au fost trecuți în rândul corpului maiștrilor militari și subofițerilor în cadrul Forțelor Navale. Modalitatea aceasta a fost aleasă pentru moment și, de asemenea, a constituit din punctul nostru de vedere un imbold pentru o pregătire mai bună pentru ceilalți, care au putut constata că există această formă de promovare și, astfel, cei mai buni dintre ei să aibă posibilitatea să rămână să-și desfășoare cariera de lungă durată până la pensia pe care bine ar merita-o. Dar marina este o meserie grea și nu ne satisface pregătirea de scurtă durată, deoarece viața la bord și condițiile sunt dificile și numai profesioniștii pot să facă față. Din aceste motive avem temeri. Această trecere după o scurtă carieră militară în rândul cadrelor militare a unor oameni ar putea să aibă repercursiuni asupra moralului, asupra încrederii și asupra felului în care ceilalți îi privesc. De aceea, suntem foarte atenți și probabil pe viitor nu vom opta pentru o filieră indirectă în Forțele Navale. Pentru celelalte meserii din armată probabil că există această

Caporalul Gheorghe Vătavu, desfășurându-și activitatea unde se pricepe cel mai bine, la motoare.



Foto: Ștefan Ciocan



SGV de la bordul fregatei Regele Ferdinand în plină acțiune, în timpul exercițiului de stingere a unui incendiu.

Foto: Ștefan Ciocan

posibilitate, însă pentru Forțele Navale vrem să ne formăm oamenii pe o filieră directă, să le asigurăm un viitor sigur și lipsit de riscuri.”

Din perspectiva Forțelor Navale, posibilitatea ca un SGV să devină subofițer, tot pe filiera indirectă, reprezintă oarecum o problemă, pentru că există riscul foarte mare, ca situația să se rezolve la nivelul sistemului militar, dar Forțele Navale să piardă oameni. De ce? Pentru că sunt soldați voluntari care urmează cursuri de pregătire pentru subofițeri în cadrul școlilor Forțelor Terestre și uneori este mai dificil ca aceștia să se întoarcă în unitățile Forțelor Navale. Căpitan-comandorul Cătălin Fleșeriu: „Forțele Navale pot pierde oameni, pentru că un SGV se duce să facă o școală de subofițeri sanitari, de exemplu, la Sibiu, devine subofițer sanitar, dar primește o repartitie la Satu Mare în cadrul Forțelor Terestre. Iar Forțele Navale sunt o armă foarte tehnică, unde specializarea este mult mai complexă decât în celelalte categorii de forțe, sau cel puțin ca la Forțele Terestre și pierzi un om în care s-au investit mulți bani, timp și dăruire profesională.”

Situația la fluviu este cu totul alta, am putea spune mai puțin fericită atât pentru SGV, cât și pentru comandanții lor, pentru că trebuie să recunoaștem un SGV este mult mai motivat și determinat în momentul în care după câțiva ani ar avea posibilitatea să accedă în corpul maiștrilor militari, având un alt statut, acela de cadru militar.

Căpitan-comandorul Ion Zaharia: „Pe filiera indirectă în Forțele Navale nu s-a făcut nici o selecție. Opt SGV au plecat la pregătire la trupele terestre și în marină s-a întors unul singur la poliția militară de la Batalionul Stat Major și Deservire și cu noroc un sublocotenent la Batalionul Infanterie Marină.” Toți aceștia au urmat cursuri de pregătire la școlile de subofițeri ale Forțelor Terestre, iar în astfel de condiții ar fi fost și greu să se întoarcă în Marină, din moment ce școlarizarea s-a făcut la o altă categorie de forțe. Căpitanul Lucian Valeriu Scipanov: „La Grupul de Nave de când lucrez nu a fost nici un subofițer sau maistru militar promovat, dar am în Grupul de Nave maiștri militari care înainte de a veni la noi la unitate au fost promovați, iar primul loc de muncă a fost aici, proveneau din alte unități militare. În schimb mă pot lăuda că am militari care au plecat de la Grupul de Nave în Kosovo, iar unul dintre cei pregătiți de mine se pare că într-un viitor apropiat va ajunge subofițer.”

Și totuși, de ce nu a avut loc nici o selecție la nivelul Forțelor Navale pentru SGV care își desfășoară activitatea la fluviu, nu au fost cerințe? Și până la urmă care este algoritmul, procedura prin care SGV să devină maiștri militari?

Contraamiralul de flotilă dr. Niculae Vâlsan: „Noi investim nu numai din punct de vedere material, investim și din punct de vedere moral

în acești oameni și am vrea să ne fie alături cât mai mult timp. Am căutat și vom căuta și în continuare unele modalități de promovare pentru ei pentru o carieră militară lungă adică până la pensie. În acest sens ei au poarta școlilor de maiștri și a academiei navale deschisă, celor care vor să își perfecționeze pregătirea, să devină cadre ale Forțelor Navale le este deschis acest drum.”

Căpitan-comandorul Ion Zaharia: „Cred că la nivelul Forțelor Navale nu s-a făcut o selecție riguroasă, privind accesul în corpul maiștrilor și subofițerilor. Selecția lor se face prin Centrul Militar Zonal, care întocmește dosarul de admitere, iar Forțele Navale nu au scos locuri speciale pentru Marină pe filiera indirectă. Acum am o solicitare să vedem dacă va fi și adevărată. La Râmnicu Vâlcea, la geniu, au posibilitatea să opteze pentru anumite garnizoane și un SGV care este acolo și-a exprimat opțiunea să vină în Tulcea, deși face pregătirea ca genist, are a doua specialitate radiotelegrafist.”

Marina este prin excelență o armă tehnică, cu un grad ridicat de complexitate a echipamentelor folosite, a căror exploatare corectă nu poate fi învățată într-un timp scurt. De aceea, am putea spune că filiera indirectă nu este încurajată și se preferă varianta clasică cu examenul de la Școala de Maiștri și filiera cunoscută, școlarizare doi ani și apoi repartizare la nave. Căpitan-comandorul Ion Zaharia: „Este și rău pentru că foarte mulți din cei care termină după doi ani Școala de Maiștri, după un an sau doi își dau demisia și pleacă din sistem. Un SGV care a plecat de la navă din cauza vârstei, deja știe și este acomodat cu viața, pe când cel care vine din afară, nu este acomodat și când vine la navă începe să clacheze, pleacă din sistem și caută altceva. Este păcat pentru că sunt SGV în marină care au facultate și care pot fi atrași prin a îndeplini anumite funcții.” Să sperăm că așa va fi pentru că promovarea SGV pe filieră indirectă reprezintă și o motivație în plus. Mulți dintre ei vin în sistem cu dorința și credința că după câțiva ani vor putea accede în corpul maiștrilor militari de marină, având atunci un alt statut care trebuie să recunoaștem are numai avantaje.

Poveste fără sfârșit

Ar mai fi multe de spus despre SGV-ii din Forțele Navale, într-o poveste care s-ar putea întinde poate pe prea multe pagini. Ne oprim aici cu aceste „povești” care reflectă realitatea acestei categorii de personal. Poate propunerea legislativă privind compensațiile financiare la trecerea în rezervă va fi adoptată, poate că nivelul de salarizare va crește și poate fiecare din SGV-ii Forțelor Navale va conștientiza mai bine că în orice sistem concurențial, doar cei mai buni reușesc să reziste și să promoveze. Care a fost motivația realizării acestui dosar? Pe o de parte, poate aprecierea celor care fac meseria de marinar în continuare și o fac bine, dar și încurajarea celor care ar putea să îmbrățișeze cariera militară în Forțele Navale, cu bune și cu rele, ca în orice sistem care funcționează astăzi. Și poate cel mai important, ca un imbold pentru aceia care caută motive să rămână în țară și să găsească în ea lucruri de valoare pentru a-și construi o viață. Aici, în Forțele Navale cu siguranță vor găsi ceva de acest fel. ■



Alianța Nord-Atlantică – furnizor de securitate prin educație și instrucție

Family Photo: evaluați și evaluatori pe timpul afirmării NATO nivel II a fregatei *Regele Ferdinand*.

Cpt.cdor.prof.univ.dr. **Ioan CRĂCIUN**
Course Director/Instructor –
NATO School, Oberammergau,
Germania

De la înființarea NATO și până în prezent educația și instrucția în comun a constituit o preocupare constantă care s-a diversificat continuu și a devenind catalizatorul capacității operaționale a forțelor aliate. În primii ani de existență a Alianței Nord-Atlantice educația și instrucția a avut drept obiectiv principal dezvoltarea abilităților aliaților de a pune în practică misiunile de apărare colectivă derivate din articolul V al Tratatului de la Washington. Cu alte cuvinte obiectivul principal al educației și instrucției era acela de a pregăti forțele Alianței pentru a răspunde unui atac de natură militară îndreptat împotriva teritoriului, obiectivelor sau forțelor militare aliate. Astfel, la sfârșitul anului 1950 a luat ființă prima forță integrată aliată sub comanda unică a generalului american Dwight D. Eisenhower iar în toamna anului următor, la mai puțin de un an de la înființare, s-a desfășurat primul exercițiu de antrenare a acestei forțe. În fapt, acesta a fost momentul care a marcat începutul

activităților de instrucție în comun a forțelor Alianței Nord-Atlantice. Statisticile ne arată că numai în decursul anului 1953, spre exemplu, au fost organizate mai bine de 100 de exerciții comune, desfășurate la diferite nivele operaționale, ce s-au dovedit a fi extrem de importante pentru realizarea coeziunii de luptă a militarilor aliați. În aceste condiții, forțele integrate NATO au încetat să mai fie considerate o simplă „colecție” de unități naționale ele devenind structuri militare cu capacitate operațională sporită ce puteau cu adevărat face față misiunilor pentru care fuseră înființate.

Tema educației în comun a militarilor aliați nu s-a lăsat nici ea prea mult așteptată. Nevoia de a explora în comun teme educaționale unice la nivelul Alianței a fost afirmată pentru prima dată de către generalul Eisenhower în aprilie 1951, iar ca o consecință, la 19 noiembrie același an, la Paris, a fost inaugurat Colegiul de Apărare al NATO - NATO Defence College. Câțiva ani mai târziu, în 1959, a fost înființată, la Latina, Italia, Școala pentru Sisteme de Comunicații și Informații - NATO Communications and Information Systems School în cadrul căreia militarii NATO erau instruiți pentru folosirea sistemului de

comunicații al Alianței, NATO ACE HIGH Communications System. Același an a marcat și integrarea cercetării științifice în cadrul activităților educaționale ale NATO prin înființarea Centrului de Cercetări Subacvatice, NATO Undersea Research Centre, la La Spezia, Italia. Din anul 1966 NATO Defense College a fost redislocat la Roma, unde se află și în prezent, ca urmare a ieșirii Franței din structurile militare integrate ale Alianței Nord-Atlantice. Paleta instituțiilor educaționale ale Alianței Nord-Atlantice avea să fie lărgită din nou în anul 1975, atunci când Școala NATO de la Oberammergau, Germania primește denumirea actuală și începe să ofere programe educaționale pentru toți militarii NATO nu doar pentru cei americani și germani așa cum fusese înțelegerea inițială dintre cele două state agreeată încă din 1953.

Pentru aproape patru decenii toate aceste instituții au pregătit în comun militarii aliați pentru a face față situațiilor referitoare la apărarea colectivă, dar o dată cu încheierea Războiului Rece lucrurile s-au schimbat semnificativ. Alianța s-a angajat activ în extinderea dialogului și cooperării și cu alte state din afara zonei euro-atlantice. Atât consultările politice

cât și activitățile militare cu implicarea unor state ne-membre ale Alianței au crescut în intensitate iar acest lucru a avut un efect direct și asupra activităților de educație și instrucție care au început să fie deschise din ce în ce mai mult către militarii proveniți din aceste state. Totul a început cu lansarea, în anul 1994, a Programului Parteneriat pentru Pace – Partnership for Peace, program adresat statelor foste comuniste membre ale Pactului de la Varșovia, fostelor republici sovietice precum și statelor vest-europene care încă nu aderaseră la NATO având drept scop principal creșterea nivelului de interoperabilitate al armatelor acestor state cu forțele NATO precum și sprijinul reformelor din domeniul apărării din aceste state. Totodată, programul a deschis și calea către lansarea unor proiecte educaționale comune. Istoria avea să se repete și în cazul celui de-al doilea program de parteneriat, Dialogul Mediteranean - Mediterranean Dialogue, lansat de NATO în același an, 1994. Mai mult decât atât, în anul 1998 a fost creat Consortiumul Partnership for Peace - Partnership for Peace Consortium, care include rețeaua Centrelor de Instrucție PfP - PfP Training Centres și rețeaua Centrelor de Simulare PfP - PfP

Simulation Network, iar un an mai târziu, la Summitul NATO de la Washington din 1999 a fost adoptat Programul Intensificat de Educație și Instrucție ca un mecanism de îmbunătățire a dialogului, cooperării și mai ales a interoperabilității cu statele partenere. Totodată rolul Școlii NATO de la Oberammergau a fost semnificativ reorientat către deschiderea unor programe educaționale adresate atât personalului militar cât și civil din statele ne-membre chiar dacă acestea nu dețin nici măcar statutul de partener ceea ce a făcut ca în prezent Școala NATO să devină unul dintre cele mai importante centre de educație și instrucție la nivel individual din cadrul Alianței Nord-Atlantice.

În mai 2002 procesul educațional și de instrucție dezvoltat în cadrul NATO a primit un sprijin extrem de important prin înființarea unei structuri specializate în analiza și experimentarea noilor concepte operaționale, Centrul de Analiză Operațională - Analysis & Lessons Learned Centre la Monsanto, Portugalia.

Procesul de transformare a Alianței Nord-Atlantice demarat odată cu Summitul NATO de la Praga din 2002 a deschis calea unor schimbări de substanță nu doar în ceea ce privește structura de comandă a Alianței sau modul de operare

Instantaneu din timpul cursurilor desfășurate la Școala NATO de la Oberammergau.



Foto: Ioan Crăciun

a forțelor aliate ci a determinat schimbări profunde și în ceea ce privește educația și instrucția forțelor integrate. Acestea s-au concretizat atât în inițiative educaționale noi cât și în noi instituții de educație și instrucție în comun deschise deopotrivă membrilor și partenerilor Alianței Nord-Atlantice. Astfel, au fost înființate Centrul pentru Acțiuni Întrunite - Joint Warfare Centre la Stavanger, în Norvegia la 23 octombrie 2003, Centrul de Instrucție pentru Forțele Întrunite - Joint Force Training Centre la Bydgoszcz, în Polonia la 31 martie 2004 și Rețeaua pentru Educație și Instrucție NATO/PfP - NATO/Partnership for Peace Education and Training Network la ca s-au adăugat ulterior rețeaua Centrelor de Excelență – Center of Excellences a NATO.

Summit-urile NATO de la Istanbul din anul 2004 și apoi de la Riga din anul 2006 au deschis calea colaborării Alianței Nord-Atlantice cu o serie de state din Orientul Mijlociu ceea ce a avut efect direct nu doar în domeniul reformelor din sectorul apărării al acestor state ci și în domeniul educației și instrucției. Mai mult decât atât, educația și instrucția au început să joace un rol din ce în ce mai important în implementarea reformelor din domeniul apărării. Și asta nu doar în baza Planului Individual de Parteneriat – Individual Partnership Action Plan încheiat cu statele partener ci și în cadrul operațional oferit în baza unor mandate de misiune concrete, pentru că NATO este acum cel mai important furnizor de securitate din lume. Așa se explică prezența militarilor aliați în Afganistan în cadrul misiunii ISAF - International Security Assistance Force și tot așa se explică sprijinul pe care NATO îl oferă coaliției de forțe condusă de SUA în Irak. În ambele situații mandatul misiunii are ca scop principal asigurarea stabilității și securității acestor state iar unul din obiectivele esențiale îl reprezintă implementarea reformelor în domeniul apărării. Și astfel prin intermediul misiunilor Afghan National Army Training deschisă în decembrie 2005 și NATO Training Mission Irak din 2004 deopotrivă aliații și partenerii au devenit furnizori de securitate prin educație și instrucție. ■

The North Atlantic Alliance – the provider of security through education and training

Ever since the foundation of NATO, education and joint training have represented a constant concern and have continuously evolved into the catalyst of the allied forces' operational capabilities. During the first years of the North Atlantic Alliance, the main objective of education and training was the development of the allies' capacity to carry out the Washington Treaty Article 5 collective defense missions. In other words, the main objective of education and instruction, back then, was to train the allied forces to respond to a

military attack against their territory, targets, or armies. Thus, at the end of 1950, the first allied, integrated force was created and placed under the direct command of the American general Dwight D. Eisenhower. In the fall of the next year, less than one year from the force's establishment, its first training exercise took place. In fact, that was the very moment which marked the beginning of the North-Atlantic allied forces' joint training. According to statistical data, more than 100 joint exercises, at various operational levels, were organized during 1953 alone. The exercises proved to be extremely important in strengthening the allied forces' interoperability.

SESIUNEA DE IARNĂ a Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”

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

Ca în fiecare an universitar, în perioada ianuarie-martie, studenții Academiei Navale „Mircea cel Bătrân” au fost în febra sesiunii de examene, o perioadă de verificare și evaluare a cunoștințelor însușite pe tot parcursul primului semestru al anului de studiu. Chiar dacă unii dintre studenți erau obișnuiți cu examenele, trăind experiența multor sesiuni, emoțiile nu au lipsit și și-au făcut simțită prezența și în rândul celor mai bine pregătiți. Pe coridoarele Facultăților de Marină Militară și Civilă, în laboratoare sau amfiteatre atmosfera generată de sesiunea de examene a fost tensionată, unii urmau să-și susțină examenele, alții rezolvaseră deja subiectele sau își așteptau nerăbdători rezultatele. În timp ce marea majoritate a universităților au optat pentru un sistem de evaluare, la sfârșit de semestru, pe baza testelor grilă, la Academia Navală „Mircea cel Bătrân” evaluarea este continuă, desfășurându-se pe parcursul întregului semestru, astfel încât pentru studenții academiei, sesiunea nu reprezintă decât o altă modalitate de evaluare, de data aceasta finală, pe baza susținerii unor examene atât scrise cât și orale. Într-adevăr acest sistem presupune un efort susținut și continuu din partea fiecărui student, în ceea ce privește studiul și confirmă faptul că o evaluare pe parcursul întregului semestru are numai avantaje. Procentul de promovabilitate crește considerabil, pentru că studenții evaluați în timpul semestrului, primesc o notă care are o pondere semnificativă din nota finală de la examen, prezența în sesiune se apropie de procentajul maxim, iar rezultatele sunt în funcție de interesul pe care l-au acordat studenții pe timpul semestrului, disciplinei și modului de pregătire.

$$N=2; L=3; n=N-1=1 \text{ (ec } T_{1k})$$

$$-N+1=2 \text{ (ec } T_{2k})$$



Mari festivaluri maritime

SĂRBĂTOAREA BRESTULUI 2008

A cincea ediție a sărbătorii maritime internaționale de la Brest a fost considerată evenimentul maritim al anului

Foto: Melanie Dennile, Marine Nationale



„Vela umană” coborâtă în fiecare zi la prânz de pe podul Recouvrance, „în oglină” cu cadeții noștri care se urcau pe vergi simultan spre încântarea publicului.

Bogdan DINU

Cine crede că manifestările de la Brest sunt doar o reeditare a Armadei de Rouen, desfășurate în Bretania și nu în Normandia, adică o altă reunire, de proporții, a marilor veliere se înșală amarnic. Și nu în sensul că ar fi ceva rău ci pur și simplu pentru că este „altceva”. Legat de marile veliere, „catedralele plutitoare”, precizăm de la început că ele nu se vor regăsi în număr mare la Brest și nu ele reprezintă specificul sărbătorii. De fapt, au fost doar trei astfel de veliere mai cunoscute publicului nostru (de peste 70 de metri lungime), respectiv *Kruzhenstern* (Rusia, 114 metri lungime), *Cisne Branco* (Brazilia, 76 metri) și desigur *N.S.Mircea* (83 de metri). La Brest înțelegi mai bine ce înseamnă conștiința marinărească, care nu este nici locală, națională și, cu siguranță nu se subsumează nici internaționalului. Dar o vizită la Brest te pune în contact cu marinarii din lumea întreagă. În prim plan apare aici, cum am mai scris anterior, diversitatea diferitelor culturi maritime ale Europei și ale lumii. 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.

Istoria sărbătorii Brestului începe în 1992, odată cu prima ediție. La Brest 92 s-a lansat goeleta *La Recouvrance*, au fost prezente marile veliere *Lehmkhul* din Bergen și *Sorlandet* din Kristiansand dar și celebrul Eric Tabarly cu *Pen Duick* ... La Brest 96 a fost rândul velierelor *Pride of Baltimore*, *HMS Rose* și al altor opt nave mai mici, toate sub pavilion american, al caravelei portugheze *Boa Esperança*, al trioului norvegian complet *Lehmkhul*, *Radich*, *Sorlandet*, al marilor veliere olandeze *Swan*, *Oosterschelde*, *Europa* dar și al „Velelor

Loarei” ambarcațiunile care au navigat pe canal de la Nantes până la Brest ... Brest 2000 a fost ediția în care au apărut pentru prima dată „satele” de data aceasta ale Europei de Nord, Europei de Sud, ale Insulelor Britanice sau ale Profesioniștilor mării. Au venit la Brest navele *Sedov* și *Khersones* dar și *Stad Amsterdam* care a ales Brestul pentru croazieră sa inaugurală, replicile istorice *Shtandart* și *Grand Turk* care nu mai ajunseseră în Franța, jonca vietnameză *Sao Mai* și navele-dragon chinezești și prima paradă navală nocturnă ... În ediția din 2004 a fost rândul brazilienilor, etiopienilor, al satului șantierelor și artizanilor maritimi norvegieni, al replicilor istorice și al fabuloasei parade nocturne și pirotehnice de 14 iulie ...

Afișul oficial de la Brest 2008 este creația lui François Bourgeon, un cunoscut autor de benzi desenate și este, poate, unul din cele mai reușite din istoria festivalului, un logo ce definește perfect sărbătoarea și brandul. Și exprimă, într-un fel, faptul că Brestul a reușit încă o dată să reunească nave și echipaje ale patrimoniului maritim internațional. Nu am fost prezenți la toate marile festivaluri maritime dar parcă nicăieri în lume nu se poate admira o astfel de varietate de veliere, un număr atât de mare de mici și mari „minuni plutitoare”. Actorii majori sunt chiar echipajele care au venit pentru plăcerea reîntâlnirii și pentru a împărtși o frumoasă și puternică experiență nautică și festivă. Iar vizitatorii, ei bine vizitatorii nu se înșală, sunt curioși cu tot ce are legătură cu aceste magnifice și fermecătoare nave și veliere, atât de diferite de cele moderne. De fapt găsim la Brest atmosfera și ambianța autentică a unui port real și vibrant ca și emoția momentelor rare care le permite să poarte în inimă o adevărată bucată din istoria maritimă.

Înainte de a detalia momentul Brest 08 o privire statistică și sintetică asupra evenimentului este de natură să ne



Deschiderea oficială a sărbătorii Brestului de la bordul *N.S.Mircea*. Primarul Brestului, François Cuillandre primește „pânza mării”, chiar de la comandantul navei, căpitan-comandorul Gabriel Moise, simbol menit să amintească participarea velierului la eveniment.

ajute să realizăm mai repede amploarea manifestării. În cifre, Brest 08 arată astfel: 2000 de veliere tradiționale sau de inspirație clasică, 50 de mari veliere (aici termenul de „mari veliere” este diferit în substanță față de ceea ce a fost la Armada de Rouen) și nave, 25 de națiuni reprezentate, 15000 (!) de marinari, 300 de expozanți, 2000 de artiști, muzicieni, animatori, 800 de jurnaliști din lumea întreagă, 350 de firme asociate manifestării, 5000 de voluntari ai asociațiilor locale, patru parade navale nocturne și două adevărate spectacole de focuri de artificii și lumini, adică șapte zile de sărbătoare.

De menționat o tradiție, unică în lume, legată de festival: „Toiles de Mer” (în traducere aproximativă „Pânzele mării”). Tradiția a luat naștere odată cu prima adunare maritimă internațională, Brest 92, și are drept scop să imortalizeze trecerea fiecărei nave pe la sărbătorile maritime ale Brestului. Pe parcursul edițiilor din 1996, 2000, 2004, această colecție s-a îmbogățit și număra deja, înainte de Brest 08, peste 1000 de astfel de „pânze”, constituind o colecție unică în lume. Simple plăci din lemn, cu o libertate totală de creație, care poartă numele navei și a portului de ataș, ele sunt în egală măsură opere de artă pentru că „pânzele” traduc pasiunea pe care echipajele o arată față de navele lor și sărbătoarea Brestului. Ele sunt de fapt mărturia vie, semnătura personală a miilor de nave tradiționale venite din cele patru colțuri ale lumii pentru a face escală la Brest. „Ceea ce le face cu adevărat valoroase este dragostea cu care au fost dăruite. În 100 de ani „Pânzele Mării” vor fi mărturia extraordinară a unei populații maritime ...” afirma, pe bună dreptate, Olivier de Kersauson. *N.S.Mircea* a lăsat propria amintire, creație realizată de Mmp Ioan Stoian și Mm1 Sorin Gâdea și înmănată de comandantul navei, căpitan-comandorul Gabriel



Foto: Bogdan Dinu

În fiecare zi sute de ambarcațiuni ieșeau în golf pentru scurte croaziere cu vizitatori la bord.



Foto: Bogdan Dinu

Mii de ambarcațiuni au participat la eveniment. În imagine, veliere surprinse la cheu în zona Portului comercial.

Moise, primarului Brestului, Françoise Cuillandre la deschiderea oficială a festivalului care a avut loc la bordul velierului nostru.

Sărbătoarea s-a desfășurat între 11 și 17 iulie în zona turistică portuară a Brestului, inclusiv în baza navală de aici (care nu se confundă cu baza navală propriu-zisă aflată mult mai departe), pe malul drept și stâng al Penfeldului, în jurul castelului, al portului de ambarcațiuni (Marina du Château) și apoi în prelungirea portului de comerț. Națiunile și regiunile care au avut pavilioane naționale, numite aici „sate” (villages) au fost, la această ediție, Vietnamul, Madagascarul, Norvegia, Croația și Galicia. Fiecare delegație națională s-a mobilizat și a reușit să prezinte la Brest cele mai frumoase tradiții maritime și culturale, inclusiv propria flotilă de ambarcațiuni, muzică, animație, gastronomie, ambianță și programe specifice. Organizatorii au grupat navele în flotile specifice care au ieșit și au navigat în fiecare zi. Pentru prima oară publicul a beneficiat de noul port de ambarcațiuni (Marina du Château) iar digul de sud al acesteia a constituit o adevărată promenadă de pe care miile de turiști au putut admira evoluțiile și mișcările tuturor flotilelor care s-au concentrat aici.

O altă notă de originalitate la Brest 08 a fost ceea ce s-a numit „vela umană”. În fiecare zi a festivalului, între 12.30 și 13.00 de pe podul Recouvrance era coborâtă o plasă pe care apoi coborau zeci de voluntari alpiniști recreând astfel imaginea unei vele și arborade cu marinarii pe vergi. Și pentru a fi și mai spectaculos, în același moment al zilei cadeții de pe *N.S.Mircea* se urcau în arboradă și pe vergi ca un fel de imagine în oglindă a „velelor umane” (nava se afla la cheu la poalele castelului cu pupa la doar câteva zeci de metri de pod) stârnind aplauze și ovații „la scenă deschisă”

din partea miilor de vizitatori în sunetul sirenelor navelor.

Au fost foarte mulți vizitatori și aici, estimările se învârt în jurul cifrei de un milion, atât în week-endul primei săptămâni cât și luni, 14 iulie, de ziua națională a Franței, zi nelucrătoare, oricum departe de cifrele de la Armada de Rouen. Dar spre deosebire de Rouen unde accesul era gratuit, aici costul unui bilet pentru o singură zi a fost de 15 euro de persoană și vă las pe dumneavoastră să faceți calculele și să constatați cât de profitabil este evenimentul. Tot perimetrul festivalului a fost „etanșat” cu garduri mobile (faptul că o mare parte din festival este localizat în baza navală cu căi de acces restricționate fireesc, a ușurat realizarea) accesul fiind permis prin mai multe porți (intrarea în baza navală a fost permisă până la miezul nopții, în rest până la ora 2 noaptea). Deplasarea rapidă în interiorul și exteriorul perimetrului vă mărturisim că a fost greoaie datorită celor doar câteva porți de acces ca și controlorilor care țineau să verifice scrupulos, de fiecare dată permisul de acces. Menționăm toate acestea pentru a sublinia și aspectul financiar foarte serios al manifestării, cel puțin în privința banilor rezultați din vânzarea de bilete.

Ca și la edițiile anterioare și la Brest 08 s-a respectat, mai mult sau mai puțin, schema generală conform căreia o treime dintre nave rămăneau la cheu, o treime evolua în zona portului și o treime efectua o plimbare nautică în golf. Semnalăm și programul „Ambarcare imediată”, desfășurat pentru prima dată la Brest și care a permis, în trei rotații pe zi, ambarcarea în minicroaziere inițiatice a vizitatorilor la bordul unor veliere tradiționale. Sărbătoarea a luat sfârșit 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.

Este aproape imposibil să redăm în câteva pagini imaginea cât de cât corectă (completă nici nu poate fi vorba) și de aceea vă propunem un fel de tur virtual al evenimentului pentru a afla cam ceea ce ați fi putut vedea (și ne referim aici numai la nave). Începem cu malul drept al Penfeld-ului: nava oceanografică *Marion Dufresne*, „Velierele Aventurii”, flotila Vietnam (jonci, nave-dragon, ambarcațiuni coș și toate navele cu greement de joncă), flotila Madagascar (pirogă în principal). Pe malul stâng al Penfeld-ului: avisoul *LV Lavallée*, nava hidrografică *Lapérouse*, ambele aparținând Marinei Militare franceze, navele serviciului de salvare pe mare, marile veliere și replici istorice *N.S.Mircea*, *Cisne Branco*, *Matthew* și navele-școală ale marinei franceze. La pontoanele noului port de ambarcațiuni Marina du Château: ambarcațiunile reunite sub numele de „Plaisance Classique” mai ales velierele Muzeului Maritim și ale Yacht Club Classique din La Rochelle și mai multe iahturi legendare de regată venite din Mediterana, apoi ambarcațiunile de curse oceanice de la seria *Pen-Duick* la cele multicocă, apoi flotila ambarcațiunilor mai mici de opt metri inspirate de tradițiile locale. În bazinul 1 al Portului comercial puteați vedea flotila daneză adusă de la Svenborg de cargoul muzeu *Caroline S.*, flotila norvegiană (navele de pescuit emblematice ale marelui nord norvegian al „convoifului arctic”, goetele istorice *Dyrafjeld* și *Anna Rogde*), superba *Tara* (ex *Antarctica*) nava de explorări arctice, colecția de curraghs irlandeze (bărce tradiționale), alte veliere suedeze. În bazinul 2 al aceluiași port ne așteptau cele mai frumoase goete (*Recouvrance*, *Etoile de France*, *Belle Poulle*, *Cala*

Millo, *Kathleen&May*, *Nieves* și multe altele – ca o paranteză, aici ar fi trebuit să se afle și *Tho-Pa-ga* dacă nu s-ar fi scufundat chiar înainte să ajungă la Brest). În bazinul trei se aflau flotila Galiciei, ambarcațiunile tradiționale braziliene, flotila Croației, „velele latine” ale Caravanei Mediteraneene dar și demonstrații ale caiacelor inuiților. În bazinul cinci au fost alte mari veliere (barcuri, bricuri și mari goete) britanice, olandeze sau germane ca și *Kruzhenstern* sau replica fregatei țariste *Shtandart*, fregata franceză *Tourville* iar în afara sitului festivalului dar putând fi admirate remorcherele oceanice din frumoasa serie Abeilles, *Abeilles Bourbon*, *Abeille Flandres*.

Pentru cei neinițiați paragraful de mai sus nu reprezintă decât o înșiruire de nume ale unor nave. Pentru cunoscători însă ele reprezintă o parte importantă a patrimoniului maritim al lumii dar un patrimoniu vibrant, real, palpabil, trăit chiar la bord în scurte croaziere pe mare. Regretul nostru personal este acela că nu am reușit să vizităm toate pavilioanele și cu atât mai puțin ambarcațiunile de la Brest 2008 (chiar dacă escala a durat o săptămână activitățile au fost numeroase). De aceea vă prezentăm mai jos și o listă a navelor mai mari, după pavilion, prezente la Brest 08 (în paranteză sunt trecute tipul navei, lungimea și anul construcției). **Germania:** *Abel Tasman* (goeletă, 40 m, 1913), *Freedom* (ketch, 32 m, 1909), *Hendrika Bartelds* (goeletă trei catarge, 49 m, 1917), *Pedro Donkers* (goeletă, 42

m, 1974), *Pippilotta* (goeletă trei catarge, 43 m, 1933), *Regina Maris* (goeletă trei catarge, 43 m, 1970), *Roald Amundsen* (bric-goeletă, 50 m, 1952), *Sigandor* (ketch, 35 m, 1909), *Solvang* (galeasă, 32 m, 1939), *Undine* (goeletă, 37 m, 1931), *Willem* (bric, 29 m, 1968), *Wyske Eelkje* (bric, 29 m, 1968). **Brazilia:** *Cisne Branco* (barc, 76 m, 1999). **Danemarca:** *Caroline S.* (cargou, 34 m, 1959). **Spania:** *Cala Millo* (goeletă, 42 m, 1948), *Hidria* (30 m, 1966), *Nieves* (goeletă, 42 m, 1918). **Finlanda:** *Joanna Saturna* (goeletă, 34 m, 1903). **Norvegia:** *Anna Rodge* (goeletă, 34 m, 1868), *Dyrafjeld* (goeletă, 33 m, 1889), *Sandnes* (72 m, 1950). **Olanda:** *Aphrodite* (goeletă, 32 m, 1991), *Astrid* (bric, 42 m, 1924), *Catherina* (goeletă, 39 m, 1920), *Flying Dutchman* (ketch, 39 m, 1903), *Gallant* (pescador, 37 m, 1916), *Iris* (ketch, 36 m, 1916), *Jacob Meindert* (goeletă, 36 m, 1952), *Jantje* (goeletă, 28 m, 1930), *Lotos* (36 m, 1910), *Minerva* (barc, 50 m, 1935), *Pedro Donckers* (goeletă, 42 m, 1974), *Sir R. Baden Powell* (goeletă, 42 m, 1957), *Swaenborgh* (goeletă, 40 m, 1907), *Tecla* (28 m, 1915), *Twister* (goeletă, 29 m, 1968), *Zéphir* (goeletă, 36 m, 1931), *Zuiderzee* (goeletă, 31 m, 1909). **România:** *N.S.Mircea* (barc, 83 m, 1939). **Marea Britanie:** *Earl of Pembroke* (barc, 48 m, 1945), *Kaskelot* (barc, 47 m, 1948), *Kathleen&May* (goeletă, 39 m, 1900), *Lilian* (vapor, 30 m, 1916), *Matthew* (replică caravelă, 24 m, 1995), *Phoenix* (bric, 37 m, 1929), *Will* (barjă de pe Tamisa, 30 m, 1925). **Rusia:** *Kruzhenstern* (barc patru catarge, 114 m,

1926), *Shtandart* (replică fregată, 34 m, 1999). **Suedia:** *Baltic Beauty* (goeletă, 40 m, 1926), *Constantia* (goeletă, 33 m, 1908), *Deodar* (ketch, 31 m, 1911). Și desigur pavilionul francez cu alte zeci de nave (să menționăm doar *La Recouvrance*, o goeletă de 42 de metri, replică a unui aviso din 1817 construită la Brest și lansată la apă chiar la prima ediție a festivalului din 1992 și care a devenit ambasadorul orașului) pe care din cauza spațiului nu le mai putem menționa. După cum nu putem decât să amintim în treacăt de cele aproximativ 36 de nave centenare de la Brest 2008, adică care au mai mult de o sută de ani sau au împlinit chiar în timpul sărbătorii (cea mai veche a fost *Boadicea*, o navă de pescuit din Sussex din 1808 (!), considerată cea mai veche ambarcațiune care navigă din Europa și a doua din lume), replicile istorice, iahturile de legendă, flotilele exotice sau inedite ... Dar Brest 2008 este deja istorie. Urmează Brest 2012! ■

Veliere evoluând în interiorul portului comercial. În imagine replica istorică *Matthew*.



Foto: Bogdan Dinu

Adevărate spectacole de lumini și artificii au marcat debutul și finalul sărbătorii. Imagine de pe malul drept al Penfeld-ului, cu *N.S.Mircea* în fundal și turnul Tanguy în dreapta.



Foto: Cyril Davesne

Jumătate de veac pentru Lebedele Dunării

Divizionul 88 Vedete Fluviale, s-a înființat pe data de 1 februarie 1959 în garnizoana Giurgiu, prin transformarea grupului Vedete Dragoare din cadrul Divizionului 519 Dragoare Fluviale și Mine – Obstrucții, în conformitate cu ordinul nr. C.L.0014 din 26 ianuarie 1959 al Marelui Stat Major și ordinul P.A.00112 din 15 februarie 1959 al Comandamentului Forțelor Maritime Militare. De-a lungul existenței sale, navele Divizionului 88 Vedete Fluviale au executat misiuni specifice de minare și dragaj, exerciții de antrenament pe fluviu în scopul cunoașterii Dunării, supravegherea zonei de responsabilitate dar și misiuni de foc în poligoanele de la Peceneaga sau Sfântu Gheorghe, aducând astfel o contribuție substanțială menținerii și creșterii capacității de răspuns a Forțelor Navale în zona de responsabilitate. În acest moment, unitatea cu comandamentul în garnizoana Brăila are în componere 12 vedete fluviale împărțite în două secții, care funcționează la Tulcea și Brăila fiind în măsură să îndeplinească misiunile pentru care este destinat în condiții foarte bune.

Duminică 1 februarie a avut loc la Cercul Militar din Brăila sărbătorirea a 50 de ani de la înființarea Divizionului 88 Vedete Fluviale. La activitate au participat șeful Statului Major al Forțelor Navale,



Contraamiralul Dorin Dănilă, șeful SMFN, oferind o plachetă, comandorului Tudor Grigorovici, la aniversarea a 50 de ani de la înființarea Divizionului 88 Vedete Fluviale.

contraamiralul Dorin Dănilă, generalul-maior dr. Petre Bejinariu, șeful Direcției Logistice din cadrul Statului Major General, reprezentanți ai autorităților locale din Brăila și Tulcea, foști comandanți ai unității, cadre militare din structurile Forțelor Navale. La ceas aniversar unitatea a fost

distinsă cu „Emblema de onoare a Forțelor Navale”, cu „Diploma de onoare a SMFN” și cu „Diploma de excelență” din partea Clubului Amiralilor. Comandorul Tudor Grigorovici, comandantul Divizionului 88 Vedete Fluviale a oferit invitațiilor diplome și emblema de onoare a unității. **(M.E.)**

83 de ani de la înființarea Direcției Hidrografice Maritime



Înființată la 23 februarie 1926 sub titulatura de Serviciul Hidrografic Maritim și reorganizată în 1955, Direcția Hidrografică Maritimă, a sărbătorit al 83-lea an al existenței sale. Prin misiunile pe care le îndeplinește, Direcția Hidrografică Maritimă este o instituție cu profil unic în armata României, fiind expertul țării noastre în problemele ce privesc cartografia marină, oceanografia, geografia marină și delimitările maritime. Obiectiv major al instituției pentru anul 2009 este acela de încheiere a programului Statului Major al Forțelor Navale în realizarea unui sistem meteo-hidrologic performant. La ceas aniversar am găsit Direcția Hidrografică Maritimă ca fiind o instituție în continuă afirmare și modernizare, bine apreciată pe plan național și internațional. Comandorul Romeo Bosneagu, comandantul Direcției Hidrografice Maritime: „Cu ocazia sărbătoririi a 83 de ani de existență a instituției doresc să transmit tuturor celor care își desfășoară activitatea în cadrul Direcției Hidrografice, militari și civili, dar și celor care au lucrat în această instituție, multă putere de muncă, sănătate, fericire și să nu uite că întotdeauna sunt bine veniți în unitatea noastră.” Ne alăturăm și noi acestor urări pentru a transmite cele mai frumoase gânduri specialiștilor instituției, dorindu-le, succes în activitate. **(C.O.)**

„Mica Unire” în garnizoanele de marină



La 24 ianuarie, am sărbătorit 150 de ani de la înfăptuirea Unirii Principatelor Române, Moldova și Țara Românească. Evenimentul a fost marcat în toate unitățile Forțelor Navale prin organizarea de simpozioane, evocări istorice, expoziții de carte, concursuri pe teme istorice și spectacole artistice. Manifestările omagiale au început pe 19 ianuarie, la Mangalia prin organizarea unui simpozion la Școala de Aplicație unde muzeograf dr. Mariana Păvăloiu, custodele Muzeului Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”, a prezentat semnificația evenimentului și personalitățile care au participat la înfăptuirea Unirii. Simpozionul a fost susținut apoi și în unitățile de marină de la Brăila, Tulcea și Constanța. Academia Navală „Mircea cel Bătrân” a organizat în perioada 19-24 ianuarie o serie de manifestări, expoziții de carte, carte veche și rară, un concurs tematic cu studenții

anului I de la facultatea de Marină Militară și o expoziție de goblenuri. Ziua Unirii a fost marcată și de Cercul Militare din Constanța și Mangalia, care au deschis pentru publicul larg expoziții de carte și fotografie. La Cercul Militar Mangalia a avut loc pe 23 ianuarie, concursul „Cine știe câștigă” cu tema „Unirea Principatelor Române”, la care au participat ofițeri și maiștri militari de marină din unitățile garnizoanei Mangalia. Chiar de Ziua Unirii, pe 24 ianuarie, la Muzeul Marinei Române s-a desfășurat simpozionul „1859-2009. 150 de ani de la Unirea Moldovei cu Valahia”, organizat de instituția amintită în colaborare cu Universitatea „Ovidius”, Facultatea de Istorie și Științe Politice, Inspectoratul Școlar Județean Constanța, Muzeul de Istorie Națională și Arheologie, Muzeul Militar Național „Regele Ferdinand I” filiala Constanța și alte instituții de cultură locale. În deschiderea simpozionului s-a

desfășurat un concurs tematic la care au participat elevii școlilor cu clasele I-VIII și ai colegiului Național Pedagogic „Constantin Brătescu” din Constanța. Simpozionul științific s-a desfășurat pe două secțiuni: „150 de ani de la Unirea Moldovei cu Valahia” și „Consolidarea internă și Internațională a Principatelor Unite”. În final elevii Școlii „Viceamiral Ion Murgescu” din Valul lui Traian au transpus auditoriul în spiritul Unirii printr-un moment artistic omagial, Hora Unirii. La Constanța, Ziua Unirii Principatelor Române a fost sărbătorită în Piața Ovidiu. Centrul istoric al orașului a devenit, chiar dacă numai pentru o zi, un spațiu al muzicii, al spectacolului folcloric autentic românesc și al dansului, constanțenii reușind să reitereze momentul 1859 prin tradiționala horă a bucuriei, simbolizând ideea de unire și de continuitate veșnică, Hora Unirii. **(O.B.)** ■

Joi, 19 februarie, elevii claselor a IV-a, de la școala „Gala Galaction” din Mangalia au desfășurat o activitate de instruire și formare la bordul fregatei *Regele Ferdinand* ca tineri mateloți. Tema, „Trăiesc o zi din viața marinarului militar”, s-a dovedit a fi o provocare atât pentru cei mici cât și pentru echipajul navei. Copiii nu au fost doar simpli privitori, împărțiți în trei grupuri, alfa, bravo și charlie au participat activ la atelierul de prim ajutor unde pe rând, câte un elev al fiecărei echipe a jucat rolul de victimă, în timp ce colegii lor împreună cu personalul specific de la bordul navei le-au acordat primul ajutor. Viața la bordul navei a fost descoperită puțin câte puțin prin fiecare atelier, copiii participând la semnalele cu sifleea, anunțarea cu clopotul a carturilor de la navă, precum și la atelierul de marinărie, în care au învățat să facă noduri marinărești. De asemenea, cele trei echipe, succesiv, și-au ocupat pozițiile pe puntea de comandă și în sala operațiilor și din postura de comandant, ofițer de cart, șef al operațiilor sau șef mecanic au comunicat, dându-și ordine după un exercițiu simulat de echipajul navei. La bordul navei s-a desfășurat și un exercițiu, cu un grad mare de pericol, stingerea unui incendiu. Protagonisții secvenței? SGV, aflați la final de pregătire la fregata *Regele Ferdinand*, etapă care a durat șase săptămâni. **(O.B.)**

Porți Deschise la „Regele Ferdinand”



VASILE ALECSANDRI

Diplomatul Unirii Principatelor

Dr. Mariana PĂVĂLOIU

Muzeul Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”

„Și-acel rege-al poeziei, vecinic tânăr și ferice” s-a dovedit a fi fost, alături de prietenii moldavi si valahi patruzecioptiști, un aprig luptător pentru Unire. Aflat la Brașov, împreună cu Costache Negri, George Sion, lancu Alecsandri, Alecu Russo, Lascăr Rosetti și alții, însuflețiți de marea adunare de la Blaj, au redactat un important act intitulat „Prințiipiile noastre pentru reformarea patriei”. În cel de-al șaselea punct se regăsește dezideratul major al timpului: „Unirea Moldovei și a Valahiei într-un singur stat neatârnat românesc”. Chemarea la Unire a răsunat puternic în cele două poezii, publicate de el tot la Brașov, în „Foaie pentru minte, inimă și literatură”, „Către români” și „Hora Ardealului”. Prin faptele lor, viziunea profetică a Unirii a devenit realitate, iar la anul 1856 i-a fost lesne să compună „Hora Unirii” cu rădăcina în cea din 1848.

La Iași, în 5 ianuarie 1859, ziua cea mare a alegerii domnitorului, primul chemat la vot a fost Vasile Alecsandri, care a mers la tribună și a rostit în fața Adunării numele celui pentru care avea să voteze: colonelul Alexandru Ioan Cuza. În zilele următoare, noul domn a format un guvern, Vasile Alecsandri primind postul de ministru de externe. În această calitate urmând să plece într-o călătorie diplomatică în străinătate, pentru a înmâna din partea principelui scrisori de mulțumire suveranilor care au ratificat Tratatul de la Paris. Vestea alegerii și la București a lui Alexandru Ioan Cuza a fost primită prin telegraf tot de Alecsandri de la prietenul său Ion Ghica, iar acesta a telegrafiat fratelui său, lancu, la Paris, care după două ceasuri se afla cu telegrama la Ministerul de Externe francez.

Vasile Alecsandri a rămas alături de domnul său până în ziua de 3 februarie, fiindu-i principalul sfetnic personal. El a fost cel care i-a prezentat domnitorului delegația Adunării elective de la București venită pentru a-i înmâna actul alegerii sale în Muntenia. Alecsandri a plecat în Occident pentru a se întâlni cu membri ai guvernului francez și Napoleon al III-lea, cu Cavour, primul ministru al Piemontului și cu miniștri englezi, pentru a-i convinge să recunoască dubla alegere a lui Cuza. El a părăsit Iașiul, pornind spre Paris, Turin și Londra, înarmat fiind cu scrisorile autografe ale domnitorului, dar și cu deplina lui încredere, exprimată simplu: *„Du-te și fă cum te-or povățui inima și conștiința”*. Nouăsprezece ani mai târziu, Alecsandri a prezentat momente ale călătoriei sale diplomatice: *„Astfel dar, înfășurat în haină serioasă a diplomației, am plecat în misie politică la Paris, la Londra și la Turin (...) gerul foarte aspru, drumurile troienite, multe poduri dărâmate de sloiuri, calea foarte grea sub toate privirile, însă avântul patriotic ce-mi aprinsese sufletul făcu să nesocotesc viforii iernii (...) Aveam mult serioasa și mult delicata însărcinare de a apăra pe lângă cabinetele Franței, Engliterii și a Sardiniei actele săvârșite de Moldova și Valahia la începutul anului 1859. Misie importantă: răspundere mare și spăimântătoare!... Nu dar fără griji mă întrebam de voi pute să mă ridic și să mă susțin la înălțimea misiei mele ...”*

A doua zi de la sosirea la Paris, la 12 februarie, a fost primit de către ministrul de externe al Franței, contele Walewski. Ministrul a arătat simpatia țării sale pentru cauza Unirii, dificultățile ce stăteau în fața românilor, concluzionând că totul „atârnă de împărat” care nu-l putea primi înainte de 15 zile, fiind foarte ocupat. Alecsandri era dispus să aștepte oricât. Dar spre seară, a fost anunțat că a doua zi, la ora 11, era așteptat în audiență.



Vasile Alecsandri

Spațiul nu ne permite să analizăm multitudinea de cauze ce determina simpatiile împăratului pentru chestiunea Principatelor. Se cere amintită discuția purtată de scriitor cu mult tact, franchise, păstrând o notă de atență deferență, dar și de perfectă demnitate, născută din adâncul simțământ patriotic de mare răspundere. De notat că întreaga cheltuială în lunga sa călătorie diplomatică, Vasile Alecsandri a suportat-o. Împăratul a făgăduit să trimită ofițeri instructori, să ajute obținerea unui împrumut pentru Principate și să sprijine dubla alegere a lui Cuza, cerându-i să revină după vizita la Londra. A doua zi s-a revăzut cu contele Walewski, acesta notând despre oaspetele român *„mi-a părut a înțelege perfect în ce măsură prudența și moderația sunt necesare în circumstanțele actuale”*. La Londra, scriitorul l-a vizitat pe ambasadorul Franței în Anglia, care l-a încurajat, dându-i o seamă de sfaturi legate de discuțiile ce urma să le poarte cu oamenii politici britanici, știută fiind poziția lor conservatoare față de Imperiul Otoman.

După o săptămână de înfrigurată așteptare, a fost primit de ministrul de externe, lordul Malmersbury, *„un personaj nalt, demn și sever”*. Aici, Alecsandri s-a comportat cu abilitate, cu o reală inteligență diplomatică, sesizând cu fină ironie aserțiunile denigratorilor românilor, turci și austrieci, care susținuseră că românii visau cuceriri. *„Cuceriri? Care? (pe vecinii n.n) de care sunt înconjurați, ca un pitic între trei uriași?”* Lăsând gluma deoparte, el a arătat că românii urmăreau: *„cucerirea bogățiilor noastre teritoriale, cucerirea deplinei libertăți de a dezvolta lucrul pământului nostru, cu gând de a schimba produsele agricole*

ale țării românești pe acele ale manufacturei engleze”. În cele din urmă, solul Unirii a obținut bunăvoința lordului și făgăduiala unei atitudini binevoitoare din partea Angliei cu ocazia întâlnirii marilor puteri în problema Principatelor. După ce a fost primit de lorzii Clarendon și John Russel, în ziua de 26 februarie, a părăsit Londra, a doua zi ajungând la Paris. Aici era așteptat de diplomații italieni – marchizul Villamarina, reprezentantul Piemontului la Paris, Constantin Nigra, primul secretar al legației, ginerele filo-romanului Vegezzi-Ruscalla, și Strambio viitorul consul la



Domnitorul Alexandru Ioan Cuza

București. Nigra, după întrevedere, și-a anunțat ministrul despre vizita ce urma să întreprindă Alecsandri la Turin, spunând: „Nu ezit să afirm că după Cuza, domnul Alecsandri este omul cel mai însemnat din Moldova ... Înainte de a fi ministru a fost un foarte distins om de litere ...”. În cele zece zile cât a rămas la Paris, s-a mai întâlnit cu Walewski, prințul Napoleon, cu poeții Ronsard și Lamartine, pe Merimee, Ubicini și Grenier, cu contele Kisseleff, care-i cunoscuse la Iași pe tatăl său și pe tatăl lui Alexandru Ioan Cuza. Pe conte l-a flatat, nu gratuit, spunându-i că de i se va ridica o statuie, ea va purta inscripția: *„Contele Kisseleff, întâiul reformator revoluționar al Principatelor dunărene”*. Și mai jos, între paranteze, va figura în litere de aur articolul din Reglement care prevede Unirea lor.” Tot la Paris, scriitorul a făcut o vizită de politețe ambasadorului Austriei, știută fiind poziția ostilă a țării sale față de Unire și de dubla alegere a lui Cuza.

La 11 martie, Alecsandri a ajuns la Turin, unde a fost primit în aceeași zi de către Cavour, iar în următoarea de către regele Victor Emanuel, care și-a exprimat stima și simpatia pentru români și prințul lor. Scriitorul a răspuns ca un diplomat hârșit: *„Nația română presimte această simpatie, Sire, și privește în persoana Majestății Voastre pe șeful familiei latine din care face și ea parte”*. La despărțire, regele a zis: *„Arată complimentele mele afectuoase prințului Cuza și spune-i din partea-mi că toatele școalele civile și militare din regatul meu sunt deschise pentru români, care vor fi primiți ca niște frați”*. Aceeași propunere, legată de instruirea tinerilor români în școlile militare, va fi fost avansată

și de Napoleon III. Nu avea să treacă multă vreme și în urma unor riguroase examene, au pornit către Brest, Toulon, Livorno, tineri care au devenit ofițeri de marină, slujind apoi în tânăra Flotilă a Principatelor. Dorim să amintim faptul că după căderea Sevastopolului, Alecsandri s-a hotărât să revină în țară din Franța, ocolind pe la Constantinopol și Crimeea. Acum, în 1855, în casa lui Ion Ghica din capitala Turciei, l-a cunoscut pe locotenentul de marină C. Laurent, de pe lângă ambasada franceză, devenit amic



Napoleon al III-lea

al românilor. Acesta a elaborat mai târziu un amplu program naval pentru flotilele fluviale ale Moldovei și Valahiei, pe care l-a înaintat celor doi prieteni Ion Ghica și Vasile Alecsandri. Din păcate, starea precară a sănătății ofițerului francez nu i-a permis acestuia să-și finalizeze generosul proiect.

Revenind la începutul lunii aprilie la Paris, Alecsandri i-a trimis o lungă scrisoare lui Cuza, în care a mărturisit că : *„Ambiția mea e să aduc la bun sfârșit misiunea ce mi-am luat-o, după care îți voi cere îngăduința, scumpe Prinț, să mă retrag ...”*

La puțin timp, a avut loc conferința reprezentanților puterilor semnatare ale Convenției, în care cauza Unirii apărată de scriitor a triumfat. În protocolul conferinței, semnatarii Convenției, cu excepția Austriei și Turciei, au recunoscut dubla alegere a lui Cuza. A fost un mare succes pentru țară, dar și pentru Alecsandri personal. Misiunea lui în Occident nu s-a încheiat aici, a continuat să-și reprezinte Principatele în problemele legate de organizarea armatei, a negocierii unei însemnat împrumut extern, a tratativelor cu emigranții maghiari, subiect ce-l considerăm demn de a fi tratat separat.

La sfârșitul lunii iulie, Vasile Alecsandri a ajuns în țară, după ce trecuse prin Italia și Constantinopol. S-a întâlnit cu Cuza în tabăra militară de la Florești. Aici misiunea sa externă pentru susținerea dublei alegeri a domnitorului Unirii s-a încheiat. Succesul lui a însemnat o contribuție dintre cele mai însemnate la realizarea definitiv a Unirii Principatelor. ■

Mascotele navelor românești (II)

Comandor dr. **Marian MOȘNEAGU**
Serviciul Istoric al Armatei

La defilare, cu Bompres în prova

Printre amintirile comandorului (rtg) Nicolae Mujicicov, zis Colea se numără și câteva mascote, de căldura și atașamentul cărora s-a bucurat pe deplin de-a lungul carierei sale: *„Primul meu contact cu o „mascotă” a fost la Școala Navală. S-a pripășit în curtea Școlii, venind de nu știu unde, un minunat câțel, de talie mijlocie, rasa «maidan», însă frumos, cu ochi blânzi și vioi, flocos și cu o coadă panaș, veșnic fluturată cu mândrie și în semn de cea mai sinceră prietenie. Nu era al nimănui, dar era al tuturor. Problema «cazării» nu se punea, avea la dispoziție numeroase cotloane în curtea Școlii, iar masa îi era asigurată atât de la cazanul trupei, cât mai ales de la popota elevilor. Și, în plus, avea de la noi toți și de la fiecare dintre noi în parte un cuvânt bun, o mângâiere, un răsfăț. În scurt timp și-a afirmat «statutul»; misiunea lui de bază era însoțirea echipajului de elevi în toate ieșirile acestuia în formație în afara Școlii – la instrucția de infanterie în afara orașului, la vizitarea diferitelor obiective ale Marinei Militare din port și chiar la ocazii dintre cele mai festive. Și cum singur și-a impus locul în aceste ieșiri și anume la câțiva pași în fața plutonului sau chiar a fanfarei, a căpătat numele de «Bompres». Și așa au trecut promoții după promoții, fiecare preluându-l de la cea anterioară pe Bompres, iar acesta rămânând credincios doar echipajului. Când mai târziu părăsind băncile școlii ne găseam ofițeri ambarcați pe diferite nave, admiram echipajul de elevi, venit în vizită în port, cu nelipsitul Bompres în prova. Primea din partea noastră, a vechilor, mângâiere și cuvânt bun, flutura voios din coadă a recunoaștere a unui bun prieten dar, la plecarea plutonului de elevi, trecea la postul său. Într-o dimineață de primăvară timpurie se dă alarma în Școală: Bompres dă semne de otrăvire! Se vede că însoțind la piață artelnicii, se înfruptase din bucățile de carne otrăvită, răspândite în zonă de Primărie, pentru câinii vagabonzi și rozătoare. Fără a pierde o clipă, doi elevi, nu mai știu care dintre camarazii mei, sunt învoiți în oraș și, în înuta de matelot, în pas alergător se duc și se întorc cu lapte, singurul antidot de care puteam dispune. Poate datorită faptului că doar gustase din mâncarea otrăvită, foame în mod sigur nefiindu-i, poate și datorită cantității apreciable de lapte introduse în stomacul său, cu voie sau fără voie, mascota noastră și-a putut relua „serviciul”. Au venit evenimentele de la 23 august 1944, Școala Navală s-a mutat din Constanța și când am venit la Turnu Măgurele, unde fusese evacuată, pentru a urma cursurile Școlii de Aplicație, nu l-am mai găsit pe Bompres. Ce s-a întâmplat cu el, pe unde s-a pripășit, unde și-a găsit sfârșitul, nu vom ști niciodată. Dar sunt convinși că amintirea lui blândă și cuminte se va păstra în ochii și mințile noastre, a celor care l-am cunoscut și iubit”.*



Câțelușul Bompres la schela Bricului Mircea cu ocazia depunerii jurământului militar de către elevii Școlii Navale, 1941.

Infidela domnișoară Marina

„La ambarcarea mea pe distrugătorul «Regele Ferdinand», în primăvara anului 1943 – povestește același veteran comandor Colea – Marina avea deja la activ câteva zeci de misiuni de război. Din câte știa, fusese pescuită într-o noapte de un șef de cart dintre coca navei și cheu. Un scâncet i-a atras atenția santinelei de pe mal și la lumina unei lanterne a fost zărit, zbătându-se în apă, un cățelandru. Pescuit, adus la bord, îngrijit și răsfățat, în scurt timp a devenit o frumușețe de cățelușă, cu vizibile antecedente de presupus câine lup. Era mare, zveltă, frumoasă, de un sur deschis la culoare, cu ochi vioi și foarte jucăușă. Când am văzut-o prima oară, avea aproape un an. Era a bordului, însă grija i-o purtau cei de la prova, marinarii. Își avea culcușul la intrarea spre cazarma echipajului iar porția și-o căpăta cu regularitate de la cazan. De o curățenie exemplară, era în stare să reziste chiar câte o zi, pentru a nu produce murdărie la bord, dar când acostam, era prima care țâșnea la mal, pe schela abia întinsă. Se înțelege că dragostea pe care o manifestau față de ea toți membrii echipajului, dublată de firea înclinată spre superstiție a marinarilor, erau argumente în obligativitatea prezenței ei la bord la ieșirea navei în mare. Dacă se întâmpla ca la aflarea ordinului de părăsire a postului Marina nu răspunde la «apel», începea căutarea ei pe cheurile sau prin locurile unde mai avea obiceiul să hoinărească. S-au întâmplat însă și situații când la manevrele de plecare a navei, cățelușa noastră să lipsească. [...] Ne depărtam deja de cheul la care fusesem acostati, în apropierea Gării Maritime, când apare și dezertoarea noastră. Lătratul ei parcă ne spunea să revenim s-o luăm și pe ea. Dar acest lucru era imposibil și astfel am putut-o urmări alergând de-a lungul cheurilor, trecând de toată dana militară și de «Cuibul Reginei» și oprindu-se doar la piciorul farului. Am trecut la câțiva zeci de metri de ea și ne-am depărtat păstrând în urechi lătratul ei disperat. Nu-mi aduc aminte cu ce ocazie părăsisem portul, dar nu am lipsit mai mult de două zile. Tot timpul misiunii parcă a fost un consemn, nu s-a vorbit nimic de Marina. La întoarcere,

credincioasa noastră cățelușă ne aștepta; ne-a recunoscut de cum am intrat în port și era prezentă la cheul la care acostam, așteptând cu o firească nerăbdare întinderea schelei pentru a reveni în mijlocul nostru. Altădată, s-a întâmplat la Sevastopol. A fost o misiune în care am rămas mai multe zile acostafia în «Severnaia», bazinul de nord al imensului port natural. Chiar de la sosirea noastră, domnișoara Marina a cunoscut un splendid exemplar de ciobănesc german. Furată de desfășurarea «idilei», nu a fost de găsit la plecarea noastră precipitată. De data aceasta o știam rămasă printre străini; în Constanța, în port, toți o cunoșteau, pe când la Sevastopol ... Abia după o săptămână, când am revenit, am găsit-o slabă și flămândă, exact pe cheul de unde plecasem. [...] În dimineața zilei de 11 mai 1944, distrugătorul nostru se afla în fața Peninsulei Kersones, angajat în cea mai grea și aprigă misiune din viața sa. Apăram prin prezența noastră și prin tot armamentul de care dispuneam, evacuarea ultimelor trupe încercuite la Sevastopol. Val după val, formațiile de avioane inamice atacau nava în picaj, măturând puntea cu rafalele armelor de bord, lansând saci molotov cu grenade și căutând lovirea navei cu bombele lor grele. Baterii de coastă, de calibru mare, deschideau focul asupra noastră, concomitent cu „vizita” unei escadriile de aerotorpiloare sovietice. Am ripostat cu focul tuturor tunurilor și mitralierelor antiaeriene, cu salvele bateriilor noastre navale, evitând pe cât posibil direcțiile de atac ale inamicului și, în scurtele momente de răgaz, ambarcam pe puntea distrugătorului trupe aduse de pontoane dinspre mal. În tot acest infern, Marina nu și-a căutat vreun adăpost ferit în vreun cotlon de sub teugă. Circula temerară pe punte, cu un mers de câine-matelot de perfect echilibru, de parcă dorea să insufle prin prezența sa un plus de curaj bunilor ei prieteni. [...] Sub tuburile lanstorpile, culcați pe cămașa mașinilor, cu căștile metalice pe cap, se aflau mecanicii cart liber la mașini. Prezența lor sub punte nu ar fi făcut decât să aglomereze spațiul și să încurce activitatea specifică a celor de serviciu ... și iată că la un moment dat Marina a început să-i tragă de bluze pe unii dintre



„Rilă” în brațele aspirantului Victor Doculescu pe distrugatorul Regele Ferdinand.



Rona, mascota fregatei Mărășești



mecanicii adăpostiți, îndemnându-i să se retragă în alte părți ale punții. Cei câțiva care s-au lăsat convinși de insistențele ei au scăpat cu viață întrucât la scurt timp, la un nou atac al aviației inamice, câteva grenade au explodat pe punte, în dreptul torpilelor, omorându-i sau rănindu-i pe cei rămași la adăpost ... La sfârșitul lunii mai 1944 m-am debarcat de pe distrugător. Nu am mai avut ocazia să revin la bord decât o singură dată, după ce îmi începusem activitatea la Hidroaviație. Terminându-se reparațiile la cocă, sub linia de plutire, distrugătorul fusese legat la un cheu în apropierea docului, pentru continuarea reparațiilor la suprastructură. Mi s-a povestit că într-o zi, un camion militar german care trecea pe lângă navă, a acroșat-o accidental pe Marina, omorând-o”.

Înaintea Marinei, pe distrugător a conviețuit pașnic cu echipajul pisicuța Mitzuko.

Rilă, marinarul aviator

„Un frumos și dolofan iepure de casă, alb pătat cu negru, a apărut într-o bună zi pe puntea distrugătorului. [...] A fost înscris imediat în «rolul» navei, alături de mai vechea în grad Marina, care l-a acceptat din prima clipă. De altfel, simpatia era reciprocă. Prezența lui la bord era mult mai discretă; se mulțumea cu o cușculiță curată, înghesuită pe undeva pe sub teugă, cu mâncare din belșug, nelipsindu-i bineînțeles, morcovelul ... Rareori, dar numai în port, era lăsat să zburde puțin pe punte, supravegheat de Marina. Din dorința de a i se crea o viață mai bună, alta decât cea dură de la bord, cineva a avut ideea de a duce iepurașul acasă la soția comandantului nostru, comandorul Florin Bujoreanu. Când s-a răspândit vestea debarcării lui Rilă, echipajul și-a manifestat pe față nemulțumirea și răzmerița marinarilor nu s-a potolit decât în momentul în care mascota cu pricina nu a revenit printre noi. ... Abia instalat la Flotila de Hidroaviație, mi-am dat seama de avantajele de care se bucura Rilă dacă l-aș fi adus la Mamaia. Dispunea de o imensă grădină cu iarbă și pomi și, în plus, putea folosi o spațioasă cușcă betonată, destinată de fostul comandant al Flotilei –, «Șarpele», pentru adăpostul câtorva pui de vulpe. Nu mi-a fost greu să-i conving pe foștii mei camarazi, marinarii de pe distrugător, de realele privilegii ce i se ofereau lui Rilă prin mutația ce i s-ar fi operat în «livretul» său militar. [...] Și astfel Rilă și-a schimbat domiciliul, odată cu schimbarea armei! Până să i se aranjeze cușca, am avut proasta inspirație de a-l aduce în camera pe care o împărțeam cu bunul meu prieten Paul Ionescu–Plache. A doua zi, după constatarea dezastrului produs în cameră, l-am cazat grabnic în noua sa locuință. Abia acum începuse pentru Rilă o viață de huzur ca-n basme, cu întreaga grădină la discreție și cu jgheabul de mâncare veșnic bine garnisit. Când am început zborurile ca observator brevetat, m-am gândit serios la rolul de mascotă al lui Rilă, pe care l-am luat cu mine în misiunile care mi se păreau mai ușoare și mai scurte. Introduceam iepuroiul la piept, în bluza de piele și în momente de liniște, de obicei pe drumul de întoarcere la bază, îi serveam morcovi; îi ronțăia tacticos și stătea cuminte, poate gândindu-se la grădina care-l aștepta. La plecarea întregii Flotile de la Hidroscală spre Călărași, l-am lăsat pe

Rilă slobod în vastele sale domenii, unde am considerat că se simțea cel mai bine. Când am revenit, după câteva zile, spre dezamăgimea mea cușca era goală. Rilă fusese tăiat și mâncat de soldații sovietici care se instalaseră la Mamaia ...”

Sică & Mitică

Unul din monitoarele noastre de pe Dunăre avea drept mascotă un cocoș fătos, botezat Sică, prieten la cataramă cu aspirantul Dumitru Drăgan, zis Mitică. Nădrăvanul galinaceu avea obiceiul să se instaleze confortabil pe umărul camaradului său și să-i soarbă din licoarea cu care acesta se delecta adesea, de regulă bere. Momentul era marcat cu formula; „*Noroc, Sică! Noroc, Mitică!*”. Inerent, aceste îngurgitări aveau efectele scontate asupra psihicului cocoșului, spre deliciul companionilor.

Sică își avea postul său de veghe și de luptă pe țeava unuia dintre tunurile antiaeriene, pe care îl părăsea cu proteste vehemente când acesta începea să tragă. Peste ani, Sică și Mitică s-au transferat pe un remorcher militar. Gurile rele povestesc că de data aceasta Sică putea fi văzut la masă, cu propriul său pahar în față și manifestările tipice ale unui lăutar înrăit ...

Vedetele navei-amiral

Tradiția mascotelor ambarcate s-a păstrat și în zilele noastre. Astfel, la bordul fregatei *Mărășești*, nava-amiral a Forțelor Navale Române, și-a făcut stagiul, în perioada anilor 1995-1997 cățelușa Lola, adusă la bord de locotenent-comandorul Liviu Kaiter, ofițerul secund al navei. De creșterea și educația ei s-au ocupat îndeaproape marinarii grupei manevranți. Prietenoasă cu toată lumea, Lola purta la zile mari o uniformă de gală și nu-i plăcea să pozeze în cele mai insolite ipostaze, inclusiv pentru calendarul navei! Vedetă și mamă a câtorva cățelandri campioni, care au fost înfiați de unii membri ai echipajului, Lola a făcut imprudența să se înfrupte din momelile împrăștiate în port, în preajma Zilei Marinei, cu scopul de a împuțina hoardele de patrupede care-și făceau veacul în preajma navelor și a sediilor diverselor companii și agenții portuare și a sfârșit în mod tragic.

După moartea acesteia, locul vacant a fost ocupat pentru circa patru ani de cățelușa Rona, instaurată drept succesoare de comandorul Dumitru Preda, comandantul fregatei între 1994-2003, supranumit Lupul Alb al Mării Negre. Mult mai rasată și exigentă, Rona prefera compania exclusivă a șefilor, pe care îi identifica după fluierul sifleei, preluându-i încă de la schelă. În fiecare dimineață își aștepta stăpânul la schelă și după ce ofițerul de gardă prezenta raportul, primea cheia de la cabina comandantului și i-o lua înainte, predându-i-o la ușa acesteia.

...Și navele comerciale românești au avut mascote celebre. De exemplu, câinele Clăbuc, de pe pasagerul *Dacia*, avea o comportare oarecum ciudată: „*Rămânea în porturile străine cu săptămânile, până venea altă navă românească, cu care să se întoarcă acasă, pentru ca după aceea să-l cuprindă din nou dorul de ducă. Acest voiajor incurabil – foarte descurcăreț, de altfel – folosea numai navele țării lui.*” ■

„Viața mea în Marina Militară a fost un vis îndeplinit”

Interviu cu domnul comandor (r) Mircea Matei

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

- V-ați născut în Tecuci, ați urmat liceul civil, dar nu ați optat pentru facultate ci pentru Școala Navală. De ce? Era vreme de război. Nu v-ați temut?

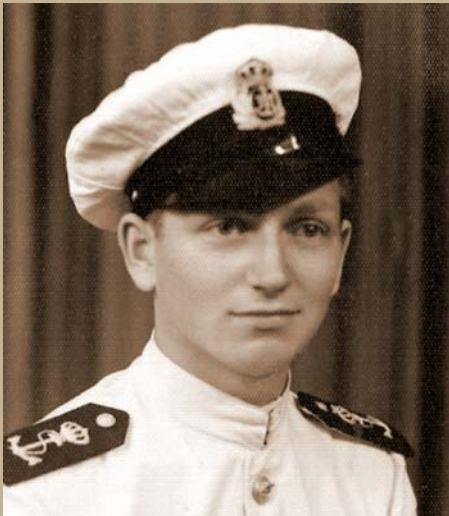
- M-am născut în orașul Tecuci la 9 decembrie 1923. În 1940 familia mea s-a mutat în orașul Roman, unde am terminat clasele VI – VIII. După bacalaureat, am dat examenul de admitere în Școala Navală în anul 1943. Visul meu de mic copil a fost acela de a deveni marinar. Niciodată nu mi-am dorit o altă profesie, chiar și împotriva dorinței părinților. Nu m-am temut nici de război și nici de faptul că riscam foarte mult în caz de eșec la examen. Urma să fiu trimis la un regiment de infanterie și după o scurtă instruire, expedit direct pe front. Din fericire, soarta mi-a fost favorabilă. La examen am fost prezenți circa 160 de candidați pentru 20 de locuri, am reușit al șaselea și tot pe același loc am și absolvit școala.

- Care era atmosfera în Școala Navală? Erau vremuri de restriște.

- Era război și greutatea materiale greu de imaginat, totuși, datorită unei organizări judicioase, atât timp cât școala s-a găsit în Constanța, programul s-a desfășurat cu precizie de ceasornic. Cursurile erau asigurate de ofițeri titulari, de doi profesori civili și de ofițeri de la nave. Condițiile au fost foarte bune până la data de 5 aprilie 1944 când școala a fost dispersată la Tariverde. După o scurtă staționare în acest sat, am fost trimiși la ambarcare. De aici a început „Odiseea Promoției 1945” ...

- Ați avut parte de colaborare cu sovieticii. Dezvoltați acest subiect.

- Personal nu am avut nici un fel de colaborare cu sovieticii, deoarece aceștia erau consilierii comandanților. Am tras însă toate ponoasele ca urmare a sfaturilor pe care aceștia le sugereau comandanților. Lucram pe brânci câte 16 – 17 ore pe zi pentru câte un model de organizare a Marinei Militare și când lucrarea era aproape gata, venea câte unul din consilieri cu modificări substanțiale și așa munca noastră și a celor de la asigurarea materială se ducea pe „Apa Sâmbetei”. În anul 1952, ultimul în care C.M.M-ul (Comandamentul Marinei Militare) a mai rămas în București, nu am avut sâmbătă sau duminică liberă. Norocul nostru, al celor din Secția Organizare Mobilizare, a fost că l-am avut ca șef pe C.R.1 (căpitan de rangul 1, actualul grad de comandor) Teodor Ciobanu, care lucra cot la cot cu noi și în permanență avea câte o vorbă buna pentru fiecare dintre noi. Alt șef de talia lui nu am mai avut în întreaga carieră. Când C.M.M-ul s-a mutat în Constanța, a apărut o grupă de consilieri sovietici, condusă de C.R.1 Lopatev. Acesta conducea o grupă de



cinci ofițeri, câte unul de fiecare specialitate și un translator, basarabean, cu gradul de locotenent. Acesta din urmă era de o aroganță de nedescris în special când era vorba de executarea unor lucrări la termen sau de cerințe materiale. Mă indigna atitudinea C.R.1 Lopatev, care dădea unele indicații pe care apoi le nega sau nu le recunoștea. Acum făcea o afirmație și peste o oră sau două o infirma. Nu suporta să fie contrazis și nu accepta alte păreri. Din această cauză avea multe conflicte cu șeful de stat major C.R.1 Teodor Antonescu și se exprima, când acesta nu era de față, că Marina va avea șef de stat major, atunci când se va întoarce C.R.3 Simion de la studii din U.R.S.S. Prin C.M.M. s-au perindat mai mulți consilieri sovietici cu grade mai mari (amirali) însă toți se purtau cu o aroganță greu de suportat. Activitatea

lor se limita la cenzurarea tuturor ordinelor importante, primite sau transmise, iar în rest erau preocupati de bunul trai, iar vânătoria și pescuitul constituiau activități de bază. De aceste activități se preocupa translatorul care lua măsuri organizatorice, prin organele de serviciu.

- Cum a fost trecerea de la dragajul fluvial la cel executat cu nava Stihî?

- Între dragajul fluvial și cel de la mare a fost o diferență extremă. La fluviu, nu dispuneau de nici un fel de dragă magnetică. Dragajul magnetic făcut de marinarii români se efectua cu un remorcher sau șalupe demagnetizate, care remorcau un șlep magnetizat. Se presupune că o stație de demagnetizare, foarte rudimentară diminua câmpul magnetic al remorcherului și intensifica magnetismul șleplului remorcat. Teoretic, câmpul magnetic al remorcherului nu influența mecanismul de aprindere al minei și trecea peste ea fără să-i deschidă contactul electric. Când peste mină trecea șlepul, contactul se închidea și mina exploda. În funcție de rezultatul exploziei, șlepul era pus pe uscat sau era abandonat și înlocuit cu altul similar. Această teorie era infirmată de numărul mare de remorchere sau șalupe care au sărit în aer, la explozia minelor. Odată cu navele își găseau sfârșitul și cea mai mare parte a echipajelor. Puțini au avut norocul să mai supraviețuiască. Lucrul este explicabil că o asemenea mină avea de regulă circa 36 de contacte ce puteau fi reglate după dorință, înainte de lansare. Primul care trecea peste mină era remorcherul și apoi venea șlepul. Deci explozia se producea asupra aceluia care se afla deasupra minei, la contactul cu numărul reglat. Eram într-un permanent pericol, însă la vârsta noastră și cu elanul tinereții, nu ne prea gândeam că tocmai noi eram aceia care am tras lozul cu numărul 36 sau altul care să coincidă cu numărul contactului reglat. Cu totul altfel se punea problema la mare. Acolo, am dragat cu drăgi speciale (S.D.G). Acestea

erau drăgi cu foarfeci pe parâme, remorchate fie în brațe în formă de V, sau pe un singur braț, într-un bord sau altul. Parâmele erau susținute de flotoare, iar imersiunea era reglată prin intermediul unui profundor. Riscuri existau și aici, însă într-o proporție mult mai redusă.

- Mangalia – port militar dar și sediul C.M.M. Ce ne puteți spune despre această perioadă?

- În Mangalia am ajuns odată cu mutarea C.M.M din Constanța, ca urmare a insistențelor repetate ale contraamiralului Florea Diaconu pe lângă Ministrul Apărării Naționale. După spusele colegului meu C.R.1 Dionisie Mihăilescu, care lucra la Direcția Organizare Mobilizare a M.Ap.N, ministrul ar fi spus șefului Marelui Stat Major: „Dacă tot insistă nebunul ăla cu mutarea, mută-l mă odată și termină

cu el”. Despre această perioadă se pot spune foarte multe și o parte din ele le găsiți în cele trei exemplare predate Muzeului Academiei Navale: „Trăite și auzite”.

- Vă rog să ne faceți portretul comandantului pe care l-ați luat drept model.

- Pe parcursul întregii cariere am avut comandanți și șefi de care îmi amintesc permanent și cu multă plăcere, însă cel pe care l-am apreciat și stimat cel mai mult, a fost C.R.1 Teodor Ciobanu. Când am ajuns în C.M.M, în primele zile de lucru cu acest ofițer, am fost atât de nemulțumit, încât i-am spus colegului meu pe atunci lt.maj. Dionisie Mihăilescu că îmi voi cere mutarea înapoi la Constanța, chiar și la Sulina, „dar eu cu ăsta, nu stau”. Nu puteam înțelege de ce, atunci când vorbește cu mine răcnește și nu vorbește. Mihăilescu, m-a apostrofat și mi-a spus că respectivul ofițer este „pâinea lui Dumnezeu”, însă în urma unui accident suferit la hidroaviație în timpul războiului, a rămas cu o insuficiență auditivă foarte gravă. După un timp mi-am schimbat complet părera. La lucru ne lăsa să ne descurcăm singuri, bazându-se pe propria noastră inițiativă. Bineînțeles că nu aproba nimic fără să verifice personal și să aprobe ulterior. Datorită propunerilor care veneau în avalanșă de la consilierii sovietici și termene foarte scurte de execuție, eram aglomerați peste măsură. Lucram în permanență, zi și noapte, sâmbăta și duminica, pentru a putea face față multitudinii de lucrări care ni se cereau. C.R.1 Ciobanu lucra cot la cot cu noi atât în timpul cât și în afara orelor de program. Masa o serveam la popata comandantului. Atât aveam liber și după ce mâncam urcam din nou la etajul întâi și ne continuam lucrul. Acasă ajungeam după miezul nopții.

Al doilea șef direct pentru care am o stimă și un respect deosebit, a fost contraamiralul Victor Bogdan. Ca stil de muncă și mod de comportare cu subordonații, semăna mult cu C.R.1 Ciobanu. Harnic și zelos, nu precupețea nici un efort atunci când era vorba de executarea unor sarcini de mare sau de mică importanță. Își exprima propunerile cu multă fermitate și se străduia să le și realizeze. Din nefericire vicemiralul Grigore Marteș nu l-a înțeles și nu-l avea la suflet. Se manifesta fățiș împotriva lui și dorea cu orice chip să scape de el. Până în final a făcut-o, însă într-un mod cât se poate de urât și de necivilizat.

Deși pe cei doi de mai de sus i-am situat în primele locuri, nu-i pot trece cu vederea și pe alții care nu mi-au fost șefi ci doar simpli camarazi sau superiori. Printre aceștia, pentru care am o mare stimă și recunoștință postumă, îi pot numi pe C.R.1 Mihai Bujeniță, C.R.1 Eugen Bălăbănescu, coloneii Grigoraș, Negreanu, Ciugureanu V. De la fiecare am avut de învățat câte ceva și întotdeauna am dorit să-i iau drept model în felul lor de a fi. Și pentru că a venit vorba de șefi, trebuie să arăt aici, că am avut și șefi pe care i-am suportat, deoarece nu aveam încotro, deoarece îmi fuseseră impuși. Sunt mulți și nu-i mai nominalizez, deoarece „despre morți, numai de bine”.

- Ce le recomandați studenților de astăzi ai Academiei Navale? Dar tinerilor ofițeri din Forțele Navale Române?

- În materie de recomandări pentru studenți am de făcut doar una de mare importanță. Dacă și-au ales meseria de marinar, atunci

să o iubească mai presus de orice. Nu există sacrificiu prea mare, pentru a rămâne încadrat în această profesie pe care fiecare și-a ales-o voluntar, ba chiar a ajuns la ea prin concurs. Pe parcurs vor avea de înfruntat multe greutăți, unele din ele, capitale. Să le facă față cu dârzenie și să nu se dea bătăuți cu nici un chip. Eu mi-am dorit să fiu marinar de la o vârstă foarte fragedă. Când mi-am realizat visul și am obținut tresa de aspirant, nu m-a descurajat faptul că trei zile am răbdat de foame și nici că solda nu-mi ajungea decât pentru „masă și casă”, iar ulterior a fost și mai rău. Eram ambarcat, nu aveam popotă și mâncam alături de militarii în termen și totuși rămâneam dator la stat câte cinci sute de mii de lei, în fiecare lună. O parte din colegii mei nu au rezistat. Eu nu mi-am pierdut speranța și nici convingerea că vor veni și timpuri mai bune. Chiar dacă acest lucru s-a realizat într-un timp mai îndelungat, totuși nu m-am înșelat. Aș dori să închei acest capitol cu două recomandări pe care ni le-a făcut mult stimatul nostru profesor în Școala Navală, comandorul Mihai Bujeniță, după examenul de absolvire: „În Marina Militară, nici o pară nu s-a rupt pentru că a fost prea groasă” și „În nici un caz să nu băgați cap sănătos în laț de spânzurătoare”. Recomandare pe care am aplicat-o și eu, la ananghie.

- Este un bilanț la cei 85 de ani. Retrospectiv ce a fost bine, ce ar fi putut fi bine și nu s-a împlinit?

- Viața mea în Marina Militară, a fost un vis îndeplinit. Nu regret nici faptul că după doi ani de ambarcare „am fost scos de la navă” și înlocuit cu ofițeri din prima promoție democrată. Soarta m-a ocrotit și m-a ajutat ca după un anumit timp de activitate de birou, să ajung la Secția Pregătire de Luptă a C.M.M care se ocupa nemijlocit de instruirea efectivelor. Ca urmare, timp de 29 de ani, am fost prezent în unitățile de nave și în cele de uscat pe timpul aplicațiilor, exercițiilor tactice sau demonstrative, la trageri și lansări de toate tipurile, atât la mare cât și la fluviu. Toate acestea îmi permit și afirm fără lipsă de modestie că per total, am un stagiul de ambarcare mult mai mare decât a celor ambarcați temporar. Și acest stagiul, îl am pentru toate tipurile de nave ale Marinei Militare, mai puțin submarinul care, trebuie să spun sincer, a fost marea mea pasiune. Această lipsă mi-a fost însă compensată prin faptul că la Școala de Aplicație am optat pentru specialitatea de observator la hidroaviație, unde am fost brevetat ca observator aerian. A fost o etapă scurtă dar care mi-a oferit o mare satisfacție. Singurul meu regret care mi-a rămas după această activitate îndelungată din Marina Militară, a fost acela că toată străduința mea de a ocoli politica pe o perioadă îndelungată a ramas nefinalizată aproape de sfârșitul carierei mele marinărești....

Închei si urez tuturor celor ce vor lua cunoștință de biografia mea, putere de înțelegere fata de activitatea unui om care a fost pasionat de viața de marinar, cu toate că spre sfârșitul carierei, a fost nevoit să accepte chiar și un compromis, numai pentru a nu-și abandona profesia pe care a îndrăgit-o atât de mult și a muncit cu sârg pentru binele Marinei Militare. ■

MARINA ROMÂNĂ ÎN TIMP

În acest număr de revistă am căutat în arhiva noastră pentru a vedea ce se întâmpla în Forțele Navale în lunile ianuarie și februarie și modul cum erau redat evenimentele în paginile publicației noastre. Pentru mai multe detalii se poate accesa și www.navy.ro unde se găsește întreaga colecție a revistei în format electronic.



Acum 15 ani, numărul 24 (1-2, 1994). „Pentru patria noastră – România” era titlul unui grupaj de texte despre intrarea în dotare a primului monitor fluvial de după revoluție, Mihail Kogălniceanu,

iar sub titlul „Un monument pentru cei „fără de morminte” publicam două articole, unul semnat chiar de regretatul pictor constănțean Traian Marinescu, despre necesitatea ridicării grabnice a unui monument al marinarilor la Constanța; între timp demersul, strângerea de fonduri și ideea în sine au căzut în derizoriu și ridicol, orgoliile personale și instituționale fiind principala cauză pentru care urbea noastră încă nu are un astfel de monument (făcând abstracție de Crucea marinarilor care este cu totul altceva). Recomandăm călduros implementarea proiectului Ligii Navale din 1937 cu acea construcție superbă care urma să se ridice chiar din apa mării.



Acum 10 ani, numărul 59 (ianuarie-februarie 1999). Deschideam revista cu articolul „De pe puntea N.S.Mircea se vede „luminița de la capătul tunelului”; eram doar optimiști, s-a dovedit că parcurgerea „tunelului”

a mai durat trei ani. Divizia 9 infanterie sărbătorea 120 de ani de la înființare iar „vedețiștii” de la Brigada 29, 35 de ani de încercări și reușite (în prezent istorie, doar două vedete torpiloare mai există în Forțele Navale). „Prefectura fluvială” o idee interesantă sugerată de realitatea concretă” așa cum reieșea din interviu cu domnul comandor Ioan Șuteu, comandantul de atunci al Brigăzii 27 Fluviale Tulcea, a rămas din păcate, la fel ca și în plan maritim, doar „o idee interesantă”.



Acum 5 ani, numărul 1 (98) 2004. În primul număr al anului relatam despre instalarea în funcția de șef al Statului Major al Forțelor Navale a contraamiralul dr.Gheorghe Marin (în prezent șeful Statului Major General), despre plecarea NS Mircea în primul

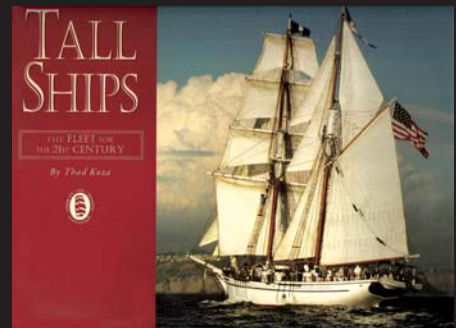
marș de instrucție transatlantic al mileniului, despre „amurgul Flotilei Fluviale” și „Trageri și „retrageri” la Sfântu Gheorghe” (pe atunci nu știam dar s-au dovedit a fi ultimele trageri ale Forțelor Navale la Sfântu Gheorghe). Reforma mergea înainte și „Lupii Deltai” dispăreau (Divizionul 94 Vedete Fluviale) dar totuși continuam să credem că „Navele nu mor niciodată”, un portret de navă reușit al remorcherului fluvial 302, parcă pentru a contrazice vremurile. (B.D.)

Semnal editorial



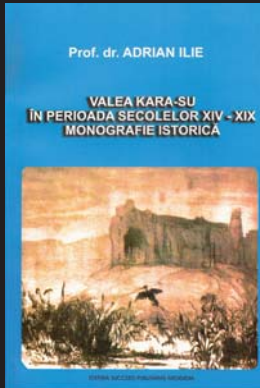
Ghidul ofițerului de cart (civil sau militar), cdor.(r) Iuliu-Augustin Sâncrăian, cdor.(r) Ovidiu Ionescu, cdor.(r) Gheorghe Mihalache, Editura Europolis, Constanța, 2008, 203 p. (se poate achiziționa de la Biblioteca Academică Navale „Mircea cel Bătrân”). O lucrare „marinărescă” care, așa cum menționează și autorii, nu este prima și cu siguranță, nici ultima în domeniu. „Acest ghid este o sinteză și așa cum este firesc, aduce în atenție responsabilitățile pe care le au ofițerii atunci când îndeplinesc atribuțiunile ofițerului de cart pe puntea de comandă sau la mașini, pe nave civile sau militare - precizează autorii chiar în introducerea cărții. Evident, ghidul nu înlocuiește nici un curs ci prezintă în mod concentrat algoritmi pentru punerea lor în practică. Lucrarea este structurată în șase capitole: Responsabilitățile ofițerului de cart (ne-au plăcut sfaturile de la sfârșitul capitolului), Navigație, Manevra navei, Cinematică navală și un util capitol rezervat tabelor și datelor de tot felul. Ghidul se adresează deopotrivă (așa cum rezultă chiar din titlu) ofițerilor de marină civili și militari și chiar „navigatorilor de plăcere” dar cum complexitatea și specificitatea domeniului este ridicată autorii promit să revină: „Sunt multe cunoștințe și deprinderi practice specifice navelor civile sau militare necesare ofițerului de cart, care nu au fost detaliate în acest ghid. Ca urmare, colectivul de autori și-a propus ca în anii ce vin, să redacteze un manual al ofițerului de cart pe navele civile și un manual al ofițerului de cart pe navele militare.”

Tall Ships. The Fleet for the Twenty-first Century, Thaddeus Koza, Tide-mark Press, Windsor, Connecticut, SUA, 2006, 39.95 \$ (44.95 \$ cu taxe poștale sau 29.95 \$ la ediția paper-back, necartonată), sub egida American Sail Training Association, (informații și achiziții la thadkoza@yahoo.com). Este ediția a patra, revăzută și adăugită, un fel de „biblie” a iubitorilor navelor



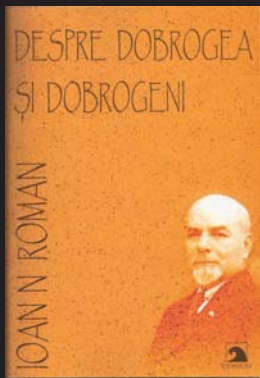
cu vele din clasa A. O carte frumoasă, cartonată, cu supracopertă și o variantă softcover pe hârtie cretată și bineînțeles, în întregime color. Autorul (pe care l-am cunoscut în vara anului trecut la bordul *N.S.Mircea* la Wärmunde) este un fotograf talentat al marilor veliere (în numărul 5 (102) din 2004 publicam un semnal despre ediția a doua a cărții). Actuala ediție include fotografii și descrieri a mai mult de 200 de nave (213 mai exact), inclusiv majoritatea celor din clasa A împreună cu numeroase veliere din clasele B și C din întreaga lume. Organizată pe criterii alfabetice pentru a fi mai ușor de consultat, cartea oferă câte o fotografie în format mare a fiecărei nave, suplimentată cu una de detaliu în timp ce textul, unul minimal, cuprinde informații despre construcția, istoria, specificațiile tehnice și evenimentele notabile la care a participat nava respectivă, deși, în unele cazuri apar și erori. Cartea conține informații despre velatura marilor veliere, planul velaturii navei *Statsraad Lehmkuhl*, clasele în care se împart navele cu vele, albumul navelor cu vele (partea cea mai consistentă din lucrare, 212 pagini, în care apare și *N.S.Mircea*, evident.), un glosar de termeni, bibliografie și un index. Thad Koza este și autorul calendarului *2009 Tall Ships Calendar* (preț 18.95 \$, inclusiv taxe poștale) unde, din păcate nu apare și *N.S.Mircea*. Apar în schimb *Star of India*, *Far Barcelona* (Spania), *Spirit of Bermuda* (Bermuda), *Virginia* (USA), *Amerigo Vespucci* (Italia), *Kaliakra* (vecinii bulgari ne-au luat-o iarăși înainte), *Tho Pa Ga* (Spania, navă aparținând patrimoniului maritim, care s-a scufundat anul trecut aproape de Brest, chiar înainte de festival), *Le Don du Vent* (Franța), *Seute Derne II* (Germania), *Prince William* (Anglia), *Bowdoin* (USA), *Tre Kronor* (Suedia).

Valea Kara-Su în perioada secolelor XIV-XIX. Monografie istorică, prof.dr. Adrian Ilie, Editura Succed Publishing, Medgidia, 2008, 286 p. + ilustrații și hărți (informații la edituramed@yahoo.com). Este o lucrare de doctorat, completată pentru publicare, apărută anul trecut și lansată și la Muzeul Marinei Române din Constanța. Lucrarea contribuie la descifrarea istoriei Dobrogei în general și a văii și localității Kara-Su (Medgidia) în perioada secolelor XIV-XIX, relevând unele aspecte ale dezvoltării așezărilor din zona mediană a teritoriului dintre Dunăre și Marea Neagră. Iată cum este structurată cartea pe capitole: Valea Kara-Su și marile drumuri comerciale dobrogene în perioada secolelor XIV-XIX, Târgul Kara-Su și hinterlandul acestuia (interesante monografiile localităților respective adunate aici), Negoțul și activitatea meșteșugărească



în târgul Kara-Su-Medgidia, Târgul Kara-Su văzut de călătorii străini și Comunitățile de străini stabilite la Karasu. Nu lipsesc concluziile, bibliografia și rezumatele în limba engleză și franceză.

Despre Dobrogea și dobrogeni, Ioan N. Roman, Editura Ex Ponto, Constanța, 2008, 159 p. + ilustrații, ediție îngrijită și introducere de Virgil Coman, postfață de prof. univ.dr. Radu Ștefan Vergatti (informații la arhgelu@yahoo.com). De pe pagina de gardă aflăm că este un „Volum dedicat aniversării a 130 de ani de la reintegrarea Dobrogei la statul român” moment sărbătorit anul trecut dar, oricum, reeditările lucrărilor „patriarhului” Dobrogei merită aprecierea noastră ca și intenția editorului de altfel „... ne-am gândit că ar trebui să trezim interesul generațiilor de astăzi prin reeditarea unor articole și studii publicate în perioada interbelică de personalități dobrogene de prim rang și am considerat firesc alegerea de a iniția demersul nostru chiar cu acesta”. Este o ediție stereotipă reprodușă după următoarele lucrări: *Pagini din istoria culturii românești înainte de 1877*, 1920 (reprezintă o importantă contribuție a autorului la cunoașterea realităților dobrogene, în speical în privința învățământului și vieții religioase), *Proprietatea imobiliară din Dobrogea. Condițiunile ei juridice și chipul cum se stăpânește* 1919 (abordează problema proprietății private din județele Constanța și Tulcea după 1878 și până în ajunul intrării României în primul război mondial, concluzia fiind că românii stăpâneau 72-75% din pământ), *O „eroare” ce nu pare a fi eroare*, 1921, (tema proprietății rurale, în special în arealul Cadrilaterului, justificând legalitatea și necesitatea implicării statului român în activitatea de improprietare în această regiune a unor români nord și sud-dunăreni după 1913) și *Drepturile, sacrificiile și munca noastră în Dobrogea față de pretențiile bulgarilor asupra ei*, 1922, (care a servit drept bază documentar-argumentativă delegației României la Conferința de Pace de la Paris (1919-1920) în cuprinsul acesteia fiind sintetizate cu argumente științifice la nivelul epocii drepturile istorice, culturale și politice ale României asupra întregului areal cuprins între Dunăre și Marea Neagră, un capitol aparte fiind dedicat Cadrilaterului). De semnalat reperele bio-bibliografice din postfața semnată de profesorul Radu Ștefan Vergatti. O carte care ar trebui citită de toți cei interesați de istoria Dobrogei (istoricii cunosc demult textele respective). (B.D.) ■



Am primit la redacție, de la doi dintre colaboratori, câteva impresii despre revista *Marina Română*, care în decembrie 2008 a împlinit 18 ani de la prima apariție.

Dr. Oana Cristina Popa, ambasadorul extraordinar și plenipotențiar al României în Republica Croația: „Pentru mine a fost o onoare, atât din punct de vedere personal cât și profesional, să fiu invitată să colaborez cu revista «Marina Română» care reprezintă și ilustrează activitatea uneia dintre cele mai puternice și elitiste «arme» ale Armatei Române. Doresc revistei, La Mulți Ani, cu ocazia împlinirii a 18 ani de existență și sper în aceeași colaborare excelentă și pe viitor. Le doresc tuturor marinarilor români un An Nou cu «vânt favorabil în pânze» și vreau să îi asigur că *Marina Română* este o mândrie pentru românii aflați peste granițe. Pentru mine a fost un privilegiu să îi întâlnesc pe o parte din ei cu ocazia vizitei pe care am efectuat-o la bordul fregatei «Regele Ferdinand» în Croația.” (În anul 2007, n.n.)

Căpitan-comandor prof.univ.dr. Ioan Crăciun, Course Director/ Instructor, NATO School, Oberammergau, Germany: „Am început colaborarea cu revista «Marina Română» scriind un articol de la bordul fregatei «Regele Ferdinand» în 2007 pe când participam la exercițiul aliat NOBLE MIDAS 07 și apoi la operația ACTIVE ENDEAVOUR. Nu știam și nici măcar nu bănuiam cât vor însemna pentru mine atât revista «Marina Română» cât și fregata «Regele Ferdinand». Acum pot spune că mă simt onorat și sunt bucuros că am avut ocazia să le simt spiritul, freacă... și poate căutările. Și pentru ca la acest sfârșit de an (2008, n.n.) revista de suflet a tuturor marinarilor noștri «Marina Romana» a atins vârsta majoratului doresc să-i urez ei și prin intermediul ei tuturor marinarilor români un an nou remarcabil, realizări personale și profesionale de excepție, sănătate multă alături de tradiționala urare, VÂNT BUN DIN PUPA!” (M.E.)



Foto: Bogdan Dinu

Poșta redacției

CHEI

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

Rezolvarea careului din numărul trecut, PORTURI LA MAREA NEAGRĂ (2):

Orizontal: NAVODARI – LA. 2) EU – IOV – ZBAT. 3) SLA – CARMACI. 4) EARA – NAIER. 5) B – EMISAR – IS. 6) AMI – Z – B – OMO. 7) RACI – M – TAIZ. 8) MANGALIA – O. 9) OA – VANIA – OP. 10) SIPI – TAREVO. 11) MARAMA – ATOL.

Vertical: NESEBAR – OSM. 2) AULA – MAMAIA. 3) V – AREICA – PR. 4) OI – AM – INVIA. 5) DOC – IZ – GA – M. 6) AVANS – MANTA. 7) R – RAAB – LIA. 8) IZMIR – TIARA. 9) BAE – OAA – ET. 10) LACRIMI – OVO. 11) ATI – SOZOPOL.

Orizontal: 1) CHEI (E)! (2 cuv.). 2) În cotlon! – Fixarea navei de fundul apei. 3) „Urlet” – poezii de Hlebnikov, poet rus (1885 – 1922) – Îneltoare de pat (inv.). 4) Vase de sticlă sau metal în care se țin plante și animale vie – A sorbi apă. 5) Hrană pentru păsări – Monopol unificat. 6) Localitate în S.U.A. (Pensylvania) – Folosință la ecluză! 7) MARINA ROMÂNĂ (pl.) – Poe... la vapor! – Abreviație redusă! 8) Apropierea unor nave la CHEI – Abis! 9) Antilopă din Africa ecuatorială – Se umflă-n pene. 10) CHEI în dreapta! – Părere! – CHEI. 11) CHEI (2 cuv.).

Vertical: 1) CHEI (sg.). 2) Propulsoare la navă – Scondru în stânga! – Patru la stivă! 3) Conduce o navă...pe calea undelor. 4) E adusă în port de un remorcher (dană) la CHEI – Năzuințe. 5) Meșine! – Expediție a lui Thor Heyerdahl, efectuată pe o ambarcație de papirus, la traversarea oceanului Atlantic, în anul 1969 – Pești marini slabi. 6) „Golf” în toponimia niponă – CHEI (sg.). 7) Grăbit – În port! – Sorin Gălățeanu. 8) Curelușă de meșină – Abrupt pe mijloc! – Localitate în Brazilia (Minas Gerais). 9) Magazie de provizii, pe navă, sub punte – Orașel în Austria Inferioară. 10) Măsură în – În vest! – Oprit în calea apelor. 11) Prinsă de CHEI – Bluză cu râuri.

Dicționar: RIAV, AVIS, RUAN, UCHI, IRA, IAPU.

Ion BRINDEA

Ochiul Flotei



▲ 5 februarie 2009, poligonul Centrului de Instrucție al Forțelor Navale din Mangalia.

Instantaneu din timpul marșului soldaților voluntari de la Centrul de Instrucție spre locul unde avea să se desfășoare prima lor ședință de aruncare cu grenada.

Foto: Ștefan CIOCAN

5 February 2009, Navy Instruction Center firing range, Mangalia.

Snapshot taken from the voluntary privates' march from the Instruction Center to the firing range where the first grenade firing session was going to take place.



◀ 27 ianuarie 2009, fregata Regele Ferdinand.

Soldați gradați voluntari la bordul fregatei *Regele Ferdinand* într-un exercițiu complex de stingere a unui incendiu, izbucnit într-un compartiment al navei într-o zi obișnuită de instrucție.

Foto: Ștefan CIOCAN

27 January 2009, King Ferdinand frigate

Enlisted privates aboard the *King Ferdinand* frigate involved in a complex fire-fighting drill in a ship compartment during an ordinary training day.



▲ 19 februarie 2009, fregata *Regele Ferdinand*. Elevii școlii „Gala Galaction” din Mangalia, în timpul atelierului de anunțare cu clopotul a carturilor de la navă. Prima lecție explicată de maestrul militar clasa a IV-a Ion Popaene.

Foto: Ștefan CIOCAN

19 February 2009, *King Ferdinand* frigate. Students of the Gala Galaction school during the watch bell announcement on board ship. The first lesson explained by the Fourth Rank Petty Officer Ion Popaene.

► 26 februarie 2009, Corveta Contraamiral Eustațiu Sebastian, Marea Neagră

Instantaneu din timpul evaluării pe mare a corvetei *Contraamiral Eustațiu Sebastian* la finalul modului de instrucție operațională de bază.

Foto: Ștefan CIOCAN

26 February 2009,

Rear Admiral Eustațiu Sebastian Corvette, Black Sea
Snapshot taken during the evaluation at sea of the *Rear Admiral Eustațiu Sebastian* Corvette at the end of the basic operational training course.



► 10 februarie 2009, Portul Militar Tulcea.

Instantaneu din timpul instrucției la una din vedetele fluviale ale secției a II-a a Divizionului 88 Vedete Fluviale de la Brăila.

Foto: Ștefan CIOCAN

10 February 2009, Tulcea Military Harbour.

Snapshot taken during the training session of one of the riverine patrol boats part of the second section of the 88th Squadron of Riverine Patrol Boats in Brăila.

