

ÎN SERVICIU DE LUPTĂ PERMANENT

FARURILE MANGALIEI



www.navy.ro

MARINĂ ROMÂNĂ

REVISTA FORTELOR NAVALEROMÂNE

OCTOMBRIE - DECEMBRIE



Ochiul Flotei



▲ 17 septembrie 2009, Șantierul Naval Constanța. Fregata *Regina Maria* în docul uscat al șantierului imediat după evacuarea apei. Instantaneu de la nivelul docului din pupa tribord.
Foto: Ștefan CIOCAN



◀ 11 noiembrie, Marea Neagră, puntea heliport a fregatei *Regele Ferdinand*. Verificarea tehnică a elicopterului Puma Naval 141 înainte de zbor.
Foto: Mihai LIȚĂ

◀ 28 octombrie 2009, Portul militar Mangalia, Divizionul 150 Rachete Navale. Instantaneu din procesul de instrucție de la compania Apărare NBC, subordonată din acest an Divizionului 150 Rachete Navale.
Foto: Ștefan CIOCAN

▲ 14 noiembrie 2009, apele internaționale ale Mării Negre. Forțele Navale Române au fost implicate în încercarea eșuată de lansare a primei rachete românești în spațiu. În imagine vedeta de intervenție cu scafandri *Venus* participă la pomparea aerului în interiorul balonului.
Foto: Ștefan CIOCAN



► 16 noiembrie 2009, fregata *Regina Maria*, Baza Navală Souda, Creta. Controlul corpului navei de către scafandrii bordului.
Foto: Claudiu POPESCU



Coperta 1: Defilarea blocului de paradă al Forțelor Navale Române pe sub Arcul de Triumf din București la parada militară organizată de Ziua Națională a României.
(Foto: Valentin CIOBÂRCĂ, SMG)



Coperta 4: Fregata Regina Maria în docul uscat din Șantierul Naval Constanța.
(Foto: Ștefan CIOCAN)

SUMAR

ȘTIRI DIN FLOTĂ 4

PAVILION NATO Fregata „Regina Maria“ la OAE 6

INSTRUCȚIE ROUX 09 12

La BIM instrucția continuă 20

FOTOREPORTAJ Cooperarea Forțelor Navale cu ARCA 26

AVIAȚIA NAVALĂ Botezul văzduhului 28

EVENIMENT 150 de ani de SMG 29

MONITOR PE DUNĂRE Toamnă târzie la fluviu 32

SECURITATE MARITIMĂ 39

ALMA MATER 40

ANIVERSĂRILE MARINEI 43

MAGAZIN NS Mircea „După aproape 70 de ani...” 46

PSIHLOGIE NAVALĂ 50

SIAJUL ISTORIEI 20 de ani de la Revoluție 52

APARIȚII EDITORIALE 58

PRESA NOASTRĂ 59



Editorial În căutarea unei strategii maritime



Căpitan-comandor prof. univ.
dr. **Ioan CRĂCIUN**
Joint Operations Department Direc-
tor – NATO School, Oberammergau,
Germany

Dezbateră referitoare la locul și rolul forțelor navale aliate în cadrul politicii de securitate transatlantice își are originea încă din perioada Războiului Rece. Inițial, planurile militare ale NATO erau centrate pe pregătirea unor operații terestre de anvergură care vizau, în principal, „Frontul Central European”, dar către mijlocul anilor '80, pe fondul creșterii puterii maritime sovietice, aliații au realizat necesitatea securizării „flancurilor maritime” ale Alianței. Astfel, în concepția strategică a Alianței securizarea spațiului maritim a căpătat noi valențe, fiind vizate, în special, Atlanticul de Nord și Mediterana.

În mod similar, chiar dacă Afganistanul este considerat în prezent „frontul central” al NATO pe care se orientează aproape întregul efort de securitate aliat, pe fondul creșterii în intensitate a criminalității organizate, a terorismului și, în special, a pirateriei pe mare dosarul maritim aliat a intrat într-o nouă fază a dezbaterii sale. Strategia Maritimă a Alianței adoptată în 1984 trebuie, acum mai mult ca oricând, readaptată și reorientată către noile riscuri și amenințări privind securitatea pe mările și oceanele lumii. De aceea, în urma unei serii de dezbateri preliminare, în primăvara acestui an Consiliul Nord-Atlantic a autorizat elaborarea unei noi *Strategii Maritime Aliate* și, asociat acesteia, a unui concept al *Operațiilor Maritime de Securitate*. Comandamentul Aliat pentru Transformare (Allied Command Transformation) se află în fruntea acestui efort ce urmează a fi integrat cadrului de analiză strategică „Multiple Futures Project” finalizat încă din luna mai a acestui an.

Noua Strategie Maritimă va fi un document programatic extrem de important și va fi interesant de văzut modul în care acesta va fi integrat în noul Concept Strategic al Alianței ce urmează a fi adoptat până la finele anului viitor. Și, dacă înțelegem noul Concept Strategic ca pe o nouă versiune a ceea ce tradițional s-a numit „marea strategie” a Alianței Nord-Atlantice, atunci cu siguranță el va oferi liniile directoare în ceea ce privește locul, rolul și modul de angajare a

forțelor militare în îndeplinirea lui. Cu siguranță forțele navale aliate vor avea un rol important de jucat în viitoarea configurație de securitate creionată de noul Concept Strategic al NATO.

Pe de altă parte, va fi interesant de văzut cum noua strategie va combina elementele tradiționale ale strategiei maritime a Alianței bazată pe Art. 5 al Tratatului de la Washington cu cele post-moderniste ce au la bază răspunsul global la crizele și conflictele actuale. Cu alte cuvinte, noua strategie maritimă va trebui să ofere răspunsul referitor la modul în care apărarea colectivă a spațiului maritim aliat prin acțiuni de tip Art.5 (vezi Operația ACTIVE ENDEAVOUR din Mediterana) va fi completat cu operațiile de securitate maritimă de tip Non-Art.5 planificate în afara acestui spațiu (vezi Operația ALLIED PROTECTOR și OCEAN SHIELD din Cornul Africii).

Combinând toate aceste elemente și fiind integrată noului Concept Strategic, cu siguranță Strategia Maritimă a Alianței va contribui, implicit, și la întărirea legăturii transatlantice în acest domeniu. Reciprocitatea care a caracterizat Europa și America de Nord în perioada Războiului Rece trebuie reafirmată și reîntărită prin intermediul noii Strategii Maritime Aliate. Europeanii trebuie să răspundă angajamentului american referitor la securizarea prosperității europene cu sprijinul de care SUA are nevoie în realizarea obiectivului său strategic de securizare a spațiului maritim comun (marea liberă) oriunde în lume.

Țelul principal trebuie să fie reprezentat de promovarea intereselor comune, iar când acestea nu sunt amenințate promovarea valorilor euro-atlantice trebuie să primeze. Aliații trebuie să găsească tăria de a adopta rapid un angajament maritim strategic care, pe de o parte să promoveze valorile euro-atlantice și să reflecte obiectivele viitorului Concept Strategic, iar pe de altă parte să vină în sprijinul misiunilor și operațiilor curente ale Alianței.

Începutul a fost făcut dar mai sunt încă multe de făcut, de aceea, anul viitor va fi unul decisiv în căutarea unei noi Strategii Maritime Aliate. ■

La invitația șefului Statului Major General, amiralul dr. Gheorghe Marin, comandantul suprem al Forțelor Armate suedeze, generalul Sverker Göranson a efectuat în perioada 12-14 octombrie o vizită oficială în România. În timpul convorbirilor oficiale de luni, 12 octombrie, cei doi lideri au abordat aspecte ale cooperării militare bilaterale, au identificat noi modalități de întărire și diversificare a acestora și au discutat despre evoluția situației de securitate din regiunea Mării Negre și din Balcanii de Vest, precum și despre subiecte de interes comun de pe agendele de lucru ale NATO și UE. Amiralul dr. Gheorghe Marin i-a prezentat omologului său elementele ale experienței acumulate în procesul de modernizare, de transformare și de profesionalizare a forțelor armate ale României în calitate de țară membră a NATO și a UE, precum și ale participării militarilor români la operații și misiuni internaționale. Programul delegației suedeze a mai cuprins vizitarea Universității Naționale de Apărare „Carol I”, a Academiei Forțelor Aeriene „Henri Coandă”, participarea la un exercițiu demonstrativ al Batalionului 21 Vânători de Munte din Predeal. **(C.I.)**



Foto: Valentin Clobărcă (SMG)



Foto: Petrică Mihalache, TPA

În perioada 11-14 noiembrie, a avut loc în Complexul expozițional ROMEXPO, a VI-a ediție a EXPOMIL, expoziția de tehnică militară pe care țara noastră o organizează din doi în doi ani. Organizatorii au fost, Ministerul Apărării Naționale, Ministerul Economiei, Ministerul Administrației și Internelor, Serviciul Român de Informații, ANCEX, ROMEXPO S.A., C.N. ROMARM, precum și asociațiile patronale PATROMIL și OPIAR. EXPOMIL 2009 a avut drept scop identificarea oportunităților și a soluțiilor de cooperare atât în producție

cât și în domeniul afacerilor, contribuind la promovarea, pe plan internațional, a industriei de apărare din România și facilitând, totodată, o mai mare deschidere a acesteia către piața internațională, prin cooperări cu firme de prestigiu și producători consacrați în domeniu, pentru realizarea compatibilității și interoperabilității tehnicii din dotare cu cea a forțelor NATO și UE. Participarea la expoziție a reprezentat pentru producători un prilej favorabil de etalare a tehnologiilor avansate și a echipamentelor moderne. În cadrul expoziției a fost organizat și seminarul internațional ICOMIL 2009. **(M.E.)**

La Școala Militară de Maiștri Militari a Forțelor Navale „Amiral Ion Murgescu” a avut loc sâmbătă, 7 noiembrie, festivitatea depunerii jurământului militar de către elevii anului I de studii. 36 de tineri și 4 tinere au rostit cuvintele sacre ale jurământului față de patrie. La festivitate au participat, locțiitorul șefului Statului Major al Forțelor Navale, contraamiralul de flotilă dr. Niculae Vălsan, comandanți de mari unități și unități din garnizoana Constanța, membri ai asociațiilor și ligilor de marină, cadre militare în rezervă și retragere, părinți, rude și prieteni ai viitoarei generații de maiștri militari de marină. Pe parcursul evenimentului am putut observa emoția tinerilor militari, dar și o bucurie firească izvorâtă din împlinirea unui vis, acela de a fi parte din familia marinarilor militari. Cu acest prilej festiv le dorim să continue cu succes pe drumul ales și să aibă parte de satisfacții în cariera militară. **(C.O.)**



Foto: Cristian Spătaru



Prin Decretul Prezidențial nr. 1574 din 23 octombrie, contraamiralul de flotilă dr. Aurel Popa, comandantul Comandamentului Flotei, a fost înaintat la gradul de contraamiral.



Prin Decretul Prezidențial nr. 1580 din 23 octombrie, comandorul Cristea Cucoșel, șeful Direcției Comunicații și Informatică din cadrul Statului Major General, a fost înaintat la gradul de contraamiral de flotilă.



Prin Decretul Prezidențial nr. 1792 din 30 noiembrie, comandorul Cătălin-Silviu Dumistrăcel, locțiitorul șefului Direcției Personal și Mobilizare din cadrul Statului Major General, a fost înaintat la gradul de contraamiral de flotilă.



Prin Decretul Prezidențial nr. 1776 din 30 noiembrie, contraamiralul de flotilă dr. Niculae Vălsan, locțiitorul șefului Statului Major al Forțelor Navale, a fost înaintat la gradul de contraamiral.



Prin Decretul Prezidențial nr. 1583 din 23 octombrie, comandorul Dan Hăulică, comandant (Rectorul) Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”, a fost înaintat la gradul de contraamiral de flotilă.



Prin Decretul Prezidențial nr. 1581 din 23 octombrie, comandorul Ion Dumitrașcu, a fost înaintat la gradul de contraamiral de flotilă.



Prin Decretul Prezidențial nr. 1791 din 30 noiembrie, comandorul Virgil Dospinescu, comandant al Bazei Navale, a fost înaintat la gradul de contraamiral de flotilă.

NSMA Grigore Antipa a efectuat între 28 și 30 octombrie o nouă ieșire pe mare având ca obiectiv atingerea ultimelor bareme de scufundare pentru menținerea clasei și, respectiv, categoriei a II-a de scufundare, adică cea care permite scafandrilor scufundări la adâncimi cuprinse între 40 și 60 de metri. Misiunea s-a desfășurat pe o vreme considerată „acceptabilă” într-un raion aflat la 6 mile travers de Costinești, iar scufundarea s-a efectuat la o adâncime de 49 de metri. Au participat scafandrii din cele două grupuri de mare adâncime de pe NSMA Grigore Antipa și RMSIS Grozavul precum și patru cursanți de la cursul de scafandri pentru categoria a II-a derulat la Centrul de Scafandri din Constanța. **(B.D.)**



Foto: Bogdan Dinu



Foto: Ștefan Ciocan

personalități ale vieții publice și universitare constănțene, reprezentanți ai instituțiilor care își desfășoară activitatea în domeniul transportului naval și al activităților portuare, ai asociațiilor cadrelor militare în rezervă și în retragere, dar, mai ales, rude și prieteni. Evenimentul are o rezonanță profundă în viața oricărui militar și marchează practic intrarea în marea familie a Armatei Române. Concomitent a fost organizată și „Ziua Porților Deschise” sub deviza „Fii student pentru o zi la Academia Navală «Mircea cel Bătrân»”, activitate care s-a adresat mai ales celor care își doresc să devină studenți ai Academiei Navale, viitori ofițeri de marină. **(B.D.)**

Sâmbătă, 17 septembrie a avut loc în sala Elite a Hotelului Militar Constanța, întâlnirea asociațiilor de marină. La această activitate au participat șeful Statului Major al Forțelor Navale, contraamiralul Dorin Daniilă, președinți și membri ai asociațiilor de marină. În deschiderea evenimentului contraamiralul Dorin Daniilă a mulțumit celor cinci organizații pentru efortul depus în promovarea conștiinței marinărești și pentru aportul la o mai bună cunoaștere a instituțiilor de învățământ de marină în cadrul tinerilor. Pe parcursul desfășurării activității am putut observa dorința asociațiilor de a colabora mai bine și mai eficient, această reuniune având scopul de a iniția măsuri ce trebuie luate în acest sens. Totodată membrii asociațiilor au apreciat sprijinul acordat, în măsura posibilităților, de către Statul Major al Forțelor Navale în organizarea de evenimente menite să popularizeze valorile Marinei Române. Concluzia de final a fost necesitatea organizării și pe viitor de astfel de evenimente pentru o mai bună sincronizare și coordonare în scopul concentrării efortului în realizarea dezideratelor comune. **(C.O.)**



Foto: Cosmin Ocheșel



„Regina Maria” – navă comandant în estul Mării Mediterane

În perioada 1 – 30 noiembrie fregata *Regina Maria* a participat pentru a doua oară la operația ACTIVE ENDEAVOUR, având responsabilitatea de a comanda grupul naval care operează în partea de est a Mării Mediterane. Forțele Navale Române au participat astfel, pentru a cincea oară la această misiune NATO.

Joi, 29 octombrie, fregata *Regina Maria* a plecat din Portul militar Constanța pentru a participa la operația ACTIVE ENDEAVOR. Cu această ocazie a avut loc un ceremonial militar și religios la care au participat secretarul de stat și șef al Departamentului pentru Armamente, domnul Aurel Ionel Lascu, șeful Statului Major al Forțelor Navale, contraamiralul Dorin Dănilă, comandantul Comandamentului Flotei, contraamiralul dr. Aurel Popa, cadre militare active și în retragere, precum și rude și prieteni ai militarilor care au plecat în misiune. Am remarcat emoția despărțirii de cei dragi, dar și dorința de a îndeplini cu succes misiunea încredințată. (C.O.)

Am părăsit Constanța

Ziua de 29 octombrie a fost, fără îndoială, una dintre cele mai importante zile pentru echipajul fregatei *Regina Maria*, aceasta părăsind Portul militar Constanța, pentru a participa, a doua oară la o misiune NATO, operația ACTIVE ENDEAVOUR. Printre membrii echipajului mă număr și eu, un tânăr ofițer, venit din promoție în vara acestui an, cu aspirații și dorință de afirmare, gata să-mi cizelez aptitudinile de ofițer al Forțelor Navale.

După cum se știe, ACTIVE ENDEAVOUR este o operație maritimă cu caracter permanent destinată combaterii terorismului în estul Mării Mediterane și în zona Strâmtoarei Gibraltar, desfășurându-se conform cu prevederile art. 5 al Tratatului de la Washington. Este condusă de comandantul Comandamentului Componentei Maritime de la Napoli, la aceasta, participând forțe din țări membre și nemembre NATO, riverane Mării Negre și Mării Mediterane.

29 octombrie 2009. A venit ora plecării, echipajul e la posturile de manevră, comandantul, căpitan-comandorul Valentin Iacoblev, preia comanda navei; parâmele se molează, iar nava se îndepărtează de cheu în sunetul de fanfară și al sirenelor de salut ale navelor din port. Abia acum e momentul în care realizez că voi fi departe de cei dragi.

În scurt timp nava iese din port și ia drum direct către Strâmtoarea Bosfor. Orele trec repede și vine cu pași grabiți și primul cart executat ca dublură alături de navigatorul șef, locotenent-comandorul Ionel Dinu. Mai stângaci la început însă sub atenta îndrumare a navigatorului îmi corectez micile erori în modul de conducere a activității pe puntea de comandă. Neașteptat de repede vine și sfârșitul cartului. GATA..., am reușit să trec de primul cart cu fruntea sus însă cu „teme de casă” pentru următorul cart.

30 octombrie 2009, răsare soarele, o nouă zi, o nouă încercare, intrarea în

Strâmtoarea Bosfor. Sunt nerăbdător și mă trezesc plin de energie chiar și după obositorul cart 00.00-04.00. Bosforul ne-a întâmpinat cu vreme mohorâtă. Pe timpul tranzitării strâmtoarii am fost însoțiți de o șalupă a Poliției de Frontieră Turce care ne-a facilitat trecerea. Totuși, aglomerația din șenal nu a ușurat munca echipei de navigație, care, cu profesionalism și sub atenta îndrumare a comandantului a reușit tranzitarea cu brio a strâmtoarii.

Mulțumit, comandantul felicită echipajul pentru efortul depus. Atmosfera de pe puntea de comandă se destinde iar lucrurile reintră în normal. Vremea urâtă continuă să ne însoțească pe timpul traversării Mării Marmara. Dimineața următoare vine încet însă sub imperiul aceleași vremi. Se trece la condiții speciale de navigație și se începe traversarea strâmtoarii Dardanele. Totul decurge normal și în câteva ore ajungem în Marea Egee. Aici vremea își arată adevărații colți: mare gradul 5-6, vânt foarte puternic 10 – 15



Poziția navei trebuie actualizată permanent pe hartă, în timpul misiunii.

m/s, ploaie. Drumul anevoios face ca nava să ia benzi mari de rului și tangaj. Ușor, ușor ne apropiem de destinație.

Anunțul ofițerului de cart, căpitanul Claudiu Popescu, de la ora 22.00 stârnește zâmbetul pe fețele echipajului: nava a parcurs 40.000 de mile de la intrarea în Forțele Navale Române.

Sub amenințarea vântului și a valurilor am parcurs și ultimele mile rămase până în portul Souda. Se face dimineață și în sfârșit se zărește Insula Creta. Se fac ultimele pregătiri pentru intrarea în port care se va face cu ajutorul pilotului.

Totul decurge conform planului stabilit de dimineață la ședința de informare de pe puntea de comandă și acostam pe 1 noiembrie, la ora 11.00. A doua zi am plecat în învoire plin de entuziasm și dornic să descopăr din frumusețile acestei zone. Prima zonă vizitată a fost orașul Chania. Micul orașel situat pe coasta de nord-vest a Insulei Creta, drumul șerpuind, cu sușuri și coborâșuri, este presărat pe margine cu o mulțime de măslini, sunt câteva din lucrurile specifice Greciei. Alte elemente de culoare sunt străduțele dispuse radial, care dau într-un mic port turistic plin de bărci de pescari, Portul Venețian, casele mici, străduțele și aleele înghesuite parcă aduc aminte de oraș dintr-o alta epocă, una în care nu existau decât personaje legendare din povestirile grecești. Ușor, ușor a venit seara și odată cu aceasta și momentul de reîntoarcere la navă. Chiar

dacă nu am putut vizita totul astăzi, mai am la dispoziție și ziua de mâine de care voi profita la maxim.

Prima misiune

După zilele de staționare în Souda, a venit și ziua în care am ieșit din nou pe mare. De astăzi vom începe executarea misiunii de supraveghere a unui raion din Marea Mediterană. Prognoza meteorologică nu ne-a făcut deloc ușoară ieșirea din port. Drumul spre raionul de patrulare a

fost destul de lung, iar marea parcă ne împiedica să ajungem acolo. Ajungem însă în raion și începem patrularea. Navele care tranzitează zona sunt interogate, iar datele astfel obținute sunt trimise la centrul de la Napoli. În teorie modul de interogare părea ușor însă când am fost pus în situația de a interoga o navă acest lucru s-a schimbat. Totul pornește de la faptul că nu toți cei interogați cunosc limba engleză bine, iar în unele momente ești nevoit să apelezi la artificii ca sa te faci înțeles de interlocutor. Cu toate acestea am ieșit victorios din toate interogările reușind să fac rost de toate datele necesare pentru misiune.

8 noiembrie. A venit și ziua „botezului marinăresc”. Activitatea organizată ca la carte s-a petrecut pe puntea heliport unde pe rând noii marinari și-au făcut curaj cu un pahar de „licori” din adâncurile apelor, au fost bărbierii de către pirați, iar în final îmbăiați cu apă de mare. Toată lumea a fost veselă, fiecare încercând să immortalizeze momentul.

La finalul primei părți a misiunii vom colabora cu o navă ucraineană (*URS Ternopil*, n.r.). Astfel revenim spre sud-estul Cretei, unde ne vom întâlni cu aceștia și vom continua patrularea împreună. Odată cu apropierea de insula Creta vremea devine din ce în ce mai rea. Ca și la plecare, marea își arată adevărata forță făcând drumul parcă mult mai lung. Întâlnirea se face în punctul și la ora stabilită. După schimbarea mesajelor de salut, fregata





Aspect de la antrenamentul executat pentru menținerea vitalității navei. Lupta cu focul.

Regina Maria preia comanda și misiunea de patrulare reîncepe în tandem fiecare interogând un anumit sector alocat.

Zilele trec și începem drumul către port. Se finalizează prima parte a misiunii. Toată lumea e nerăbdătoare să ajungă la țărâm, după cele 10 zile de mare, pentru a se destinde și pentru a-i suna pe cei dragi. Se ivesc zorii zilei în care intrăm în port. Autoritățile grecești ne acordă ajutorul la manevra de acostare punându-ne la dispoziție un pilot și două remorchere. Pe timpul manevrei de acostare nu sunt probleme. La cererea comandantului navei acostăm la un alt cheu, mult mai aproape de oraș, deplasarea de și până la Souda făcându-se pe jos. După finalizarea acestei manevre echipajul trece la întreținerea sectoarelor la finalul cărora fiecare pleacă în învoire.

Aspirant **Filip VLAD**

Etapă I de patrulare

În perioada 4 - 14 noiembrie, nava a executat etapa I de patrulare în raion, în cadrul operației ACTIVE ENDEAVOUR 2009. Pe timpul executării misiunii, la bordul navei s-au desfășurat, pe lângă executarea carturilor la posturile de luptă, activități de pregătire de specialitate pe ateliere de lucru, exerciții generale pe navă (om la apă, avarie la cârme și mașini, exerciții de vitalitate), dar și activități recreative (concursuri de cultură generală, campionat de volei, antrenament în sala de forță a navei, vizionarea emisiunilor TV).

Totodata, pe lângă activitățile planificate, la bord s-au desfășurat activități de întreținere a aspectului marinăresc al navei, lucrări de mentenanță și reparare a tehnicii și aparaturii cu mijloacele

bordului. Deși rutina și-a pus amprenta pe executarea misiunilor, echipajul a acționat bine la momentele neprevăzute care apar pe timpul executării marșului navei, 24 din 24 de ore.

La bordul navei a fost organizat și un campionat de volei, în hangarul navei, la care au participat șase echipe: executiv, operații, navigație, logistică, electromecanic, mentenanță. La încheierea acestuia, titlul de campioană a revenit echipei de la logistică. Moralul echipajului a fost bun, iar atmosfera la bordul navei a asigurat executarea misiunii în condiții normale.

În perioada 14 - 17 noiembrie s-au executat activități de refacere a plinurilor și a echipajului, în Portul Souda. Pe timpul escalei, echipajul a participat la jocuri sportive pe terenurile bazei NATO

din Portul Souda, și a vizitat orașele Souda, Chania, putând de asemenea, să ia legătura cu familiile.

URS Ternopil condus de Regina Maria

În perioada 17 – 21 noiembrie nava a executat etapa II de patrulare în raion, în cadrul operației ACTIVE ENDEAVOUR 2009, în comun cu nava *URS Ternopil*, din Forțele Navale ale Ucrainei.

Fregata *Regina Maria* a îndeplinit în perioada 1-23 noiembrie responsabilitățile de comandant al grupării (CTG) pentru grupului din care făcea parte, în vederea monitorizării traficului naval din zona de sud-est a Mării Mediterane, comandantul navei acționând în calitate de comandant al grupului.



Echipa de „Force Protection” la post, pe timpul ieșirii în Portul Souda din Creta.



Încurajări înaintea unui antrenament de boarding.

Din compunerea grupului au făcut parte navele: *H.S. Prometheus* (Grecia); *URS Ternopil* (Ucraina); *TCG Bafra* (Turcia) / *TCG Bandirma* (Turcia) și *H.S. Sakipis* (Grecia). Fregata *Regina Maria* a acționat în același timp în calitate de navă soră (CONSORT SHIP) pentru corveta *Ternopil*.

Pe timpul patrulării a fost executat boarding la bordul unei nave comerciale, de către echipa de boarding a navei ucrainiană, misiunea fiind coordonată și supravegheată de către fregata *Regina Maria* și a fost încheiată cu succes.

Pe timpul patrulării a fost executat boarding la bordul unei nave comerciale, de către echipa de boarding a navei ucrainiană, misiunea fiind coordonată și supravegheată de către fregata *Regina Maria* și a fost încheiată cu succes.

Pe timpul patrulării a fost executat boarding la bordul unei nave comerciale, de către echipa de boarding a navei ucrainiană, misiunea fiind coordonată și supravegheată de către fregata *Regina Maria* și a fost încheiată cu succes.

Lăsarea RHIB-ului la apă, pentru desfășurarea antrenamentului de boarding.



Foto:F222

În perioada 21-24 noiembrie, nava a executat activități de refacere a plinurilor și a echipajului în Portul Souda. Activitățile sportive s-au desfășurat la baza sportivă din Portul Souda, echipa de fotbal a maiștrilor militari câștigând competiția.

În zilele de 23 și 24 noiembrie, echipele de boarding ale navei au participat la cursul de pregătire la sediul NATO Maritime Interdiction Operations Training Center – Souda. Acest curs face parte din pachetul de cursuri gratuite oferite de către NMIOTC echipajelor navelor militare care își refac capacitatea de luptă în Portul militar Souda. Cursul a avut ca obiective dezvoltarea tacticilor echipelor de boarding, a comenzii și controlului acestora, cât și a măsurilor de siguranță pe timpul acțiunii.

Starea moralului echipajului este bună. După perioada de refacere, nava a executat etapa a III-a de patrulare în raion, și ultima, în perioada 24 noiembrie – 1 decembrie, urmând ca după refacerea plinurilor în Portul Souda, nava a executat marșul de înapoiere în țară, acolo unde a ajuns pe data de 4 decembrie.

Pe data de 3 noiembrie, la bordul navei a avut loc vizita delegației ucrainiene. Atât comandantul corvetei *URS Ternopil* cât și reprezentantul Statului Major al Forțelor Navale din Ucraina, au apreciat colaborarea cu fregata *Regina Maria* ca fiind deosebit de utilă pentru Forțele Navale ale Ucrainei, din perspectiva unei mai bune înțelegeri a rolului, misiunilor și activităților care se desfășoară în cadrul grupurilor tactice de nave pe timpul participării la OAE. Totodată, aceștia a fost mulțumiți de colaborarea dintre cele două nave pe timpul executării misiunii.

Luni 23 noiembrie, nava *URS Ternopil* a ieșit din cadrul grupării conduse de fregata *Regina Maria*, prilej cu care comandantul grupării, căpitan-comandorul

Valentin Iacoblev, comandantul fregatei *Regina Maria*, a mulțumit comandantului și echipajului *URS Ternopil* pentru activitățile desfășurate în comun, urându-le vânt bun din pupa și un voiaj plăcut către casă.

Căpitan **Claudiu POPESCU**

Înapoi acasă

Pe data de 24 noiembrie a început ultima etapă a misiunii. Echipajul și-a luat rămas bun de la Portul Souda și ne-am îndreptat spre raionul de patrulare, rămânând ca înainte de a pleca acasă să refacem plinurile. Odată ajunși în raionul misiunii, echipajul navei a continuat cu activitățile impuse de serviciul desfășurat, nefiind lăsată deoparte nici partea de destindere organizându-se diferite activități sportive.

Refacerea plinurilor la finalul misiunii am executat-o printr-o scurtă escală în Souda. Pe drumul spre port nava a ieșit de sub jurisdicția CC MAR Napoli și a intrat sub jurisdicția Comandamentului Operațional Întrunit „Mareșal Alexandru Averescu” de la Buzău. Cei de la CCMAR ne-au mulțumit pentru activitatea desfășurată pe timpul misiunii urându-ne drum bun spre casă. Din acel moment fiecare din noi am simțit nerăbdarea de a ajunge mai repede acasă pentru a fi alături de cei dragi.

Activitatea de refacere a plinurilor s-a executat într-un timp foarte scurt, nava pornind pe drumul spre casă. Imediat ce s-a dat mola, toată lumea parcă a scăpat de o piatră de pe inimă la gândul că în trei zile vor fi lângă familiile lor. Buna dispoziție a revenit, iar atmosfera s-a destins.

Tranzitarea stămtorii Dardanele a părut o eternitate, deși nu s-a realizat decât în trei ore. După o zi treceam și de Strâmtoarea Bosfor, de aici rămânând doar să navigăm în Marea Neagră pentru a ajunge acasă. Orele au trecut repede și a venit momentul intrării în port. Pe cheu pe lângă oficialități și presă sunt soții, copii, părinți, surori și frați, adică familiile celor ce timp de 36 de zile au participat la operația ACTIVE ENDEAVOUR. Cu toții eram emoționați la revederea celor dragi și abia așteptam să ajungem în brațele lor.

La ceremonial au participat, ca de obicei cu ocazia întoarcerii navelor românești din misiuni internaționale, oficialități locale și centrale, mass-media militară și civilă, familiile membrilor echipajului. Manevra de acostare nu a durat mult, imediat după ceremonialul de sosire, familiile urcând la bordul navei pentru a fi alături de cei dragi.

Ca tânăr aspirant abia venit din promoție consider că am avut o mare șansă să particip la misiune, aceasta dându-mi posibilitatea să câștig experiență și încredere în forțele proprii.

Pe timpul execuării misiunii, fregata *Regina Maria* a parcurs 6178 Mm în 632 ore de marș. Nu s-au înregistrat evenimente pe toată durata misiunii, iar starea moralului echipajului s-a menținut permanent la un nivel bun.

Aspirant **Filip VLAD**



Botez marinăresc în Mediterana.

„Am avut onoarea ca timp de 23 de zile să fim și nava comandant de grup”

Interviu cu domnul căpitan-comandor Valentin Iacoblev, comandantul fregatei Regina Maria

- Cum a fost misiunea pentru comandantul navei?

- Căpitan-comandorul Valentin Iacoblev, comandantul navei:

„Participarea navei la OAE s-a rezumat ca și în anii precedenți la executarea de misiuni de supraveghere a traficului maritim în zona de acțiune, în egală măsură cu misiuni de interceptare și interogare a navelor comerciale. ”

- Cum apreciați aportul echipajului la îndeplinirea misiunii?

- Nu pot aprecia acest aport al echipajului, decât esențial pentru îndeplinirea misiunilor. Fără ca fiecare om să-și facă treaba pe navă, acest lucru nu ar fi putut fi îndeplinit în condiții bune. Esențial pentru comanda navei, pentru Forțele Navale Române, a fost faptul că militarii și-au înțeles rolul și locul pe care-l au, s-au străduit să dea ce-i mai bun din ei la momentul respectiv; în situațiile care au necesitat o atenție deosebită, oamenii au demonstrat că sunt capabili să-și concentreze toată atenția pe zona respectivă, astfel încât, să ne putem îndeplini misiunile.

- Cum „s-a comportat” tehnica de la bord?

- Încă de când am preluat aceste nave ni s-a spus și ne-am convins apoi că tehnica de la bord este proiectată să funcționeze

Fregata Regina Maria, asigurând raionul de desfășurare a unui boarding real



neîntrerupt ceea ce s-a întâmplat și în acest marș. Tehnica a funcționat în mod corespunzător, nu am avut probleme deosebite. Au apărut și micile probleme inerente oricărui tip de tehnică, care au fost rezolvate de militarii din departamentele senzori și armamente și mecanic, cei care deservesc de fapt tehnica. De asemenea, prin parcurgerea unui program de mentenanță pe toată perioada misiunii credem că partea preventivă a mentenanței a fost îndeplinită în proporție de 90-95%, ceea ce este bine pentru tehnică.

- Care a fost rolul navei în cadrul grupării din care ați făcut parte?

- Rolul navei în grupare a fost important, pentru că puterea grupului este foarte importantă în teatrul de operații. Am încercat și noi ca navă să fim la nivelul celorlalte nave din grupul tactic. De asemenea, am avut onoarea ca timp de 23 de zile să fim și nava comandant de grup. De aici și responsabilități suplimentare pe zona de operații unde efortul a fost mai mare, dar au fost responsabilități suplimentare pentru fiecare membru al echipajului.

- Ce forțe au mai făcut parte din grupare?

- Am lucrat împreună cu nave ale Forțelor Navale din Grecia, Italia, Turcia și am acționat ca navă soră pentru corveta ucrainiană *Ternopil*. Acest ultim aspect a presupus în definitiv orientarea acestora din punct de vedere al responsabilităților, al formelor de informare și raportare firești în astfel de misiuni.

- Cum apreciați cooperarea cu acești parteneri?

- Forțele Navale Române, eu personal, cunoaștem gradul de pregătire al marinarilor ucrainieni. Eu am fost comandant al dragorului maritim *Slt. Alexandru Axente* (Dm30) (2002-2004, n.n.), am fost evaluat în Ucraina (2003, n.n.), am întâlnit acolo marinari bine pregătiți, prin urmare limbajul folosit este unul comun, modul în care s-au desfășurat activitățile pe timpul ședințelor de planificare și de bilanț a fost mai mult decât onorant pentru fiecare dintre părți.

- Un mesaj pentru cei care v-au fost alături în îndeplinirea misiunii?

- Vreau să mulțumesc tuturor structurilor din Forțele Navale și din Ministerul Apărării Naționale care au contribuit în ceea ce înseamnă pregătirea navei pentru misiune, aducerea ei în stare tehnică corespunzătoare și în general a operativității acesteia. Vreau să le mulțumesc tuturor militarilor participanți pentru sprijinul acordat de-a lungul întregului an de instrucție, a întregii perioade de pregătire, echipajul parcurgând o perioadă de instrucție cu un grad de intensitate ridicat. Am beneficiat de suportul lor, fără de care nu ne-am fi descurcat așa cum am făcut-o.

Căpitan ing. **Cosmin OCHEȘEL**

„Tineri în luptă” sau despre cum au văzut misiunile fregatei Regina Maria, doi dintre cei mai tineri membri ai echipajului

- Pentru oprima oară într-o misiune internațională de lungă durată, respectiv operația ACTIVE ENDEAVOUR?

MmlV Ionuț SIEA (IS): Nu, aceasta nu este prima misiune internațională de lungă durată, însă este pentru prima dată când particip la OAE. Am mai participat în anul 2007 la exercițiul DOGU AKDENIZ în echipajul corvetei *Contraamiral Horia Macelariu*.

Soldat Nicoleta Manole (NM): Pentru prima dată într-o astfel de misiune, totul este nou și necunoscut pentru mine ca și pentru cei care nu au mai participat la o astfel de misiune.

- Cum te așteptai să fie misiunea și cum este de fapt în realitate, acum fiind în plină desfășurare?

IS: Pentru că nici o misiune nu seamănă cu alta, experiența personală a contat foarte puțin în conturarea așteptărilor legate de OAE. Am discutat destul de mult cu colegii care sunt mai vechi la această navă despre misiunile anterioare și faptul că fiecare participant cu care am discutat a avut un mod diferit de a concretiza în cuvinte trăirile personale legate de aceasta, m-a ajutat să îmi formez un set de așteptări. Acum, fiind în plină desfășurare, pot spune sincer că OAE este exact ce mă așteptam să fie: multă muncă, efort susținut, concentrare și de departe cel mai bun mijloc de a acumula cunoștințe noi, de fapt pași rezezi pe drumul instruirii profesionale în scopul desăvârșirii mele ca marinar și militar.

NM: Mă așteptam să fie mai greu deoarece atunci când eram în țară și ieșeam pe mare aveam un program foarte încărcat. În această misiune, în plină desfășurare, totul se face conform planului și fiecare știe ce are de făcut.

- Până acum, privind misiunea, care a fost unul din cele mai grele momente pentru tine (profesional și/sau personal)?

IS: Până în această clipă pot spune că cel mai greu moment pe plan personal a fost acela în care am observat că telefonul mobil nu recepționează semnal timp de câteva zile din cauza locației în care ne desfășuram activitatea. În plan profesional cred că cel mai greu mi-a fost atunci când oboseala a început să îmi facă simțită prezența, obligându-mă să renunț la alte activități pe care, în mod normal, le-aș fi făcut în timpul meu liber.

NM: Unul din cele mai grele momente pentru mine a fost acela de a nu avea posibilitatea de a vorbi cu cei de acasă.

- Cum a fost atmosfera la bordul navei?

IS: Îmi place faptul că se păstrează un echilibru între sobrietate și distracție, între concentrare și relaxare. Fiecare știe că trebuie să

Revenirea în Portul militar Constanța.



Foto:Ștefan Ciocan

își facă treaba cât mai bine pe sectorul său de responsabilitate, însă atunci când lasă din mână pixul, calculatorul, cheia franceză sau polonicul, doar atunci știe că se poate deconcentra. Caracteristica de bază a echipajului? Profesionalismul, iar de aici pleacă toate celelalte cum ar fi respectul, ajutorul reciproc sporind și mai mult coeziunea de grup, așa îndrăzni să spun până la nivel de familie. Asta suntem: o familie.

NM: Atmosfera la bordul navei este una plăcută, dar atunci când intervine oboseala și stesul nu mai este chiar atât de plăcută. Întreg echipajul muncește din greu pentru a duce la bun sfârșit această misiune și să ne întoarcem cu toții sănătoși acasă.

- Ați fost nou în echipajul navei. Cum a fost la botezul primit? Știai de acesta?

IS: Auzisem un zvon la începutul misiunii, însă nu i-am dat importanță. A fost totuși o surpriză plăcută, un moment de maximă comicitate pentru cei ce priveau și mai puțin pentru noi, cei ce am fost „borezați” de Neptun. Nici acum nu știu ce era licoarea din timpul botezului, dar sunt sigur că nu-i voi uita niciodată gustul. A fost frumos.

NM: Da, sunt nouă în echipaj, știam de botezul marinăresc și chiar mi-a plăcut cum s-a desfășurat. Unii colegi îmi spuneau că este mai puțin plăcut, dar mie mi s-a părut destul de plăcut.

- Legătura cu familia. Cum și cât de des ați reușit să luați legătura cu ei? Pentru cine a fost mai greu, pentru tine că ești plecat sau pentru familia rămasă acasă?

IS: Mie personal nu mi-a plăcut niciodată să fiu cel ce rămâne în urmă făcând cu mâna, de aceea cred că așteptarea celor rămași acasă este un sentiment mai apăsător. Nu mă înțelegeți greșit, nici mie nu-mi este foarte ușor, dar știu că cei dragi de acasă vor avea grijă de ei până mă întorc. Vorbim prin intermediul telefoanelor mobile, dacă avem senmal, iar când ajungem în port cu ajutorul internetului luăm contact cu țara.

NM: Legătura cu familia am ținut-o prin telefon, dar atunci când am fost pe mare, în Mediterană, nu am putut ține legătura cu ei, dar știu că sunt bine ca și mine și că mă așteaptă acasă. Greu este și pentru mine și pentru ei deoarece nu ne putem vedea.

- Cum crezi că este privit în țară un echipaj care participă la o misiune NATO, respectiv fregata Regina Maria la operația ACTIVE ENDEAVOUR?

IS: Pentru că locul meu natal este în inima ținutului urmașilor lui Ștefan cel Mare, majoritatea cunoștințelor de aici o reprezintă angajați ai MAPN. Poate mă înșel, însă atunci când au aflat despre participarea noastră la OAE, mulți nu au putut ascunde un sentiment de admirație și cred, puțină invidie. Ne-am pregătit întreg anul pentru această misiune, toți ceilalți au văzut. Cât despre civili, sunt sigur că ne admiră și ne apreciază.

Căpitan **Claudiu POPESCU**

Emoțiile reîntâlnirii cu familia pentru membrii echipajului.



Foto:Ștefan Ciocan



Activități complexe

ROUEX 09

Foto: Ștefan Ciocan

Cpt. ing. **Cosmin OCHEȘEL**

În perioada 28 septembrie - 2 octombrie s-a desfășurat exercițiul tactic cu trageri de luptă ROUEX 09 care a avut ca scop asigurarea cadrului operațional pentru evaluarea în vederea afirmării structurilor care finalizează operaționalizarea în anul 2009, precum și prezentarea capabilităților de luptă și a facilităților de instruire. Amploarea acestui eveniment a fost dată și de locul de desfășurare, în poligoanele Cincu, Cărtișoara, Botoșești Paia, Vărsătura, Capu Midia și Câmpia Turzii.

Obiectivele principale ale exercițiului au fost afirmarea forțelor destinate NATO care finalizează operaționalizarea în anul 2009, certificate anterior, perfecționarea capacității de planificare și conducere a unităților pe timpul operației, aplicarea și confirmarea procedurilor de operare conform standardelor și antrenarea participanților în planificarea și desfășurarea unor operații întrunite.

La ROUEX 09 au participat structuri până la nivel batalion, din forțele terestre, aeriene și navale, subordonate Statului Major General și s-a bazat pe un scenariu fictiv

al unei companii, incluzând acțiuni militare cu întrebuintarea forțelor într-o operație de tip articol 5 de apărare colectivă a teritoriului unor state membre NATO. În cadrul exercițiului Forțele Navale au participat cu un elicopter IAR 330 Puma Naval, din cadrul Grupului de Elicoptere, un grup de scafandri de luptă din cadrul Centrului de Scafandri, cu corveta *Amiral Petre Bărbuneanu*, cu dragorul maritim *Sublocotenent Alexandru Axente*

, precum și cu efective din cadrul Batalionului de Infanterie Marină.

Exercițiul s-a încheiat vineri, 2 octombrie, odată cu parcurgerea ultimei etape și cu Ziua Distinșilor Vizitatori, eveniment la care au fost prezenți în poligonul de la Capu Midia, șeful Statului Major al Forțelor Navale, contraamiralul Dorin Danilă, comandantul Comandamentului Flotei contraamiralul de flotilă dr. Aurel Popa, comandanți de unități și mari unități, oficialități locale.



Organizarea forțelor pentru respingerea atacului inamic.

Foto: Ștefan Ciocan

Exercițiul este în plină desfășurare. Intrarea în dispozitiv a sistemelor de armament Ghepard.



Foto: Ștefan Ciocan

„REGINA” PE DOC



Foto: Ștefan Ciocan

Prezentarea machetei și scenariului exercițiului contraamiralului Dorin Dănilă, șeful SMFN (stânga) de către locotenent-colonelul Daniel Frumosu, comandantul Batalionului de Infanterie Marină (dreapta).



Foto: Ștefan Ciocan

Respingerea desantului maritim.

Batalionul de Infanterie Marină a apreciat modul în care infanteriștii marini s-au achitat de sarcinile primite menționând totodată și rolul antrenamentelor efectuate.

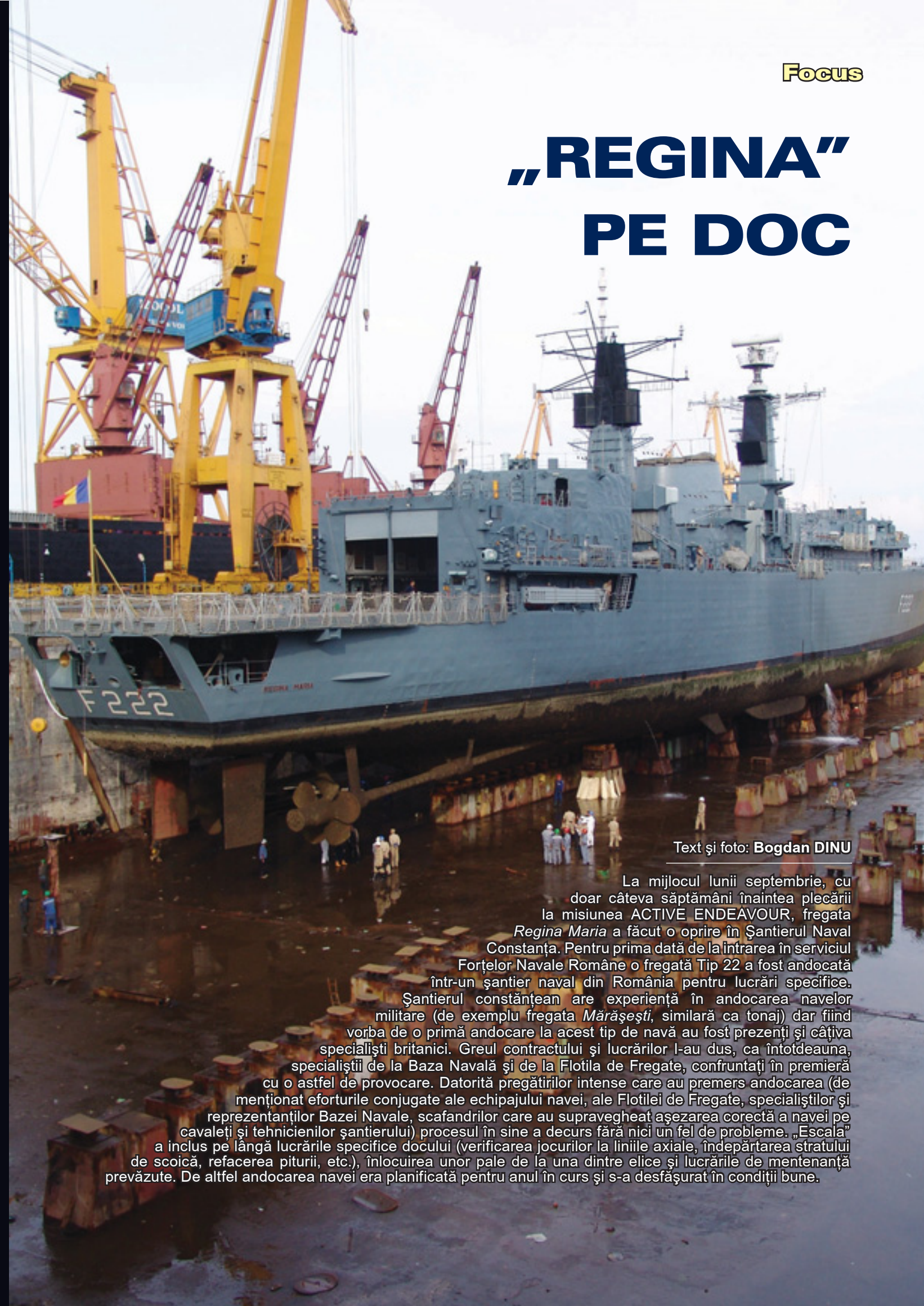
Chiar dacă militarii din compunerea grupului de scafandri, participanți la activitate, au jucat rolul inamicului, aceștia au îndeplinit întocmai cerințele din cadrul scenariului dându-i motive de satisfacție căpitan-comandorului Marin Marian, comandant secție scafandri.

La finalul exercițiului putem spune că Forțele Navale s-au implicat la toate nivelurile pentru buna desfășurare a etapelor care au compus această activitate, iar prin prisma bunei cooperări cu celelalte structuri participante ROUEX 09 și-a atins obiectivele. De asemenea, acest tip de exerciții este benefic pentru instrucția militarilor nu numai la nivel de executant ci chiar la nivel de planificare și conducere a acțiunilor militare. ■

Întregul exercițiu desfășurat în poligonul Capu Midia și a fost coordonat de Componenta Operațional Navală sub conducerea comandorului Virgil Asofie. Am fost martori la acest eveniment și am putut observa buna coordonare între structurile din cadrul Forțelor

Navale, seriozitatea militarilor participanți la acest exercițiu chiar dacă unii dintre ei au fost nevoiți să joace rolul inamicului în cadrul scenariului, bineînțeles fictiv.

Maiorul Gheorghescu Marius, șef operații și instrucție la



Text și foto: **Bogdan DINU**

La mijlocul lunii septembrie, cu doar câteva săptămâni înaintea plecării la misiunea ACTIVE ENDEAVOUR, fregata *Regina Maria* a făcut o oprire în Șantierul Naval Constanța. Pentru prima dată de la intrarea în serviciul Forțelor Navale Române o fregată Tip 22 a fost andocată într-un șantier naval din România pentru lucrări specifice. Șantierul constănțean are experiență în andocarea navelor militare (de exemplu fregata *Mărășești*, similară ca tonaj) dar fiind vorba de o primă andocare la acest tip de navă au fost prezenți și câțiva specialiști britanici. Greul contractului și lucrărilor l-au dus, ca întotdeauna, specialiștii de la Baza Navală și de la Flotila de Fregate, confrunțați în premieră cu o astfel de provocare. Datorită pregătirilor intense care au premers andocarea (de menționat eforturile conjugate ale echipajului navei, ale Flotei de Fregate, specialiștilor și reprezentanților Bazei Navale, scafandrilor care au supravegheat așezarea corectă a navei pe cavalet și tehnicienilor șantierului) procesul în sine a decurs fără nici un fel de probleme. „Escală” a inclus pe lângă lucrările specifice docului (verificarea jocurilor la liniile axiale, îndepărtarea stratului de scoică, refacerea piturii, etc.), înlocuirea unor pale de la una dintre elice și lucrările de mentenanță prevăzute. De altfel andocarea navei era planificată pentru anul în curs și s-a desfășurat în condiții bune.

Ultima ieșire pe mare din acest an



Foto:F222

„Flotila de Fregate” pe mare

Cpt. ing **Mihai EGOROV**

În perioada 10-11 noiembrie, navele Flotei de Fregate au executat un antrenament complex pe mare. Și dacă fregata *Regina Maria* (F222) se afla în acel moment în prima misiune de patrulare executată în cadrul operației ACTIVE ENDEAVOUR 2009, la antrenamentul de pe mare au participat fregatele *Regele Ferdinand* (F221) și *Mărășești* (F111), dar și elicopterul Puma Naval (E141) din cadrul Grupului de Elicoptere.

Scopul ieșirii pe mare a fost parcurgerea unei noi etape în procesul de operaționalizare a elicopterelor navale și evaluarea de către CISE a fregatei *Mărășești*.

Căpitan-comandorul Marian Ioan, ofițer secund la fregata *Regele Ferdinand*: „Misiunile fregatei «Regele Ferdinand» la această ieșire le putem numi «obișnuite». Sistemele deja instalate, ne permit să îndeplinim orice misiune în condiții bune, la standarde NATO. Tema generală conform normelor tactice a fost aceea de protecție a unei nave de transport de importanță deosebită pe o anumită rută. Din aceasta au derivat o serie de misiuni, transpuse în exerciții. Se poate evidenția faptul că membrii echipajului au fost extrem de motivați în demonstrarea profesionalismului și nivelului ridicat de pregătire după o perioadă mai lungă de instrucție la cheu.”

Deși perioada de ieșire a fost scurtă, fregata *Regele Ferdinand* a dovedit capabilitățile unei platforme optime de zbor pentru elicopterele din dotarea Forțelor Navale, în vederea desfășurării procesului de operaționalizare a acestora. Întreaga structură de comandă, controlori zbor, servicii meteo și comunicații din partea Grupului de Elicoptere

Tuzla, au fost prezenți la bordul fregatei pe toată perioada. Căpitan-comandorul Marian Ioan: „Aceste două zile de antrenament pe mare au fost speciale pentru membrii echipajului navei. În trecut s-au desfășurat multe activități de zbor cu elicopterele. Diferența reiese din faptul că aparatul de zbor, echipajul, echipa tehnică și cea de comandă a fost «cartiruit» la bord pe o perioadă mai lungă, a simțit marea și specificul zilnic și de luptă al activităților unei fregate Tip T22. Trebuie menționat faptul că echipajul a fost instruit și pentru operarea elicopterului la bord. Am pus un accent deosebit pe integrarea echipajelor elicopterului și echipei tehnice în cadrul echipajului navei. Chiar dacă nu cred că putem vorbi de dificultăți în ce privește desfășurarea misiunilor specifice ale navei, ritmul intens al activităților desfășurate în cele peste 30 de ore, a solicitat un efort continuu și intens din partea echipajului pentru desfășurarea lor în condiții de siguranță.”

Principalele misiuni ale fregatei *Regele Ferdinand* au fost: asigurarea platformei de zbor, a mentenanței și tehnicii destinate executării exercițiilor de zbor ale elicopterului atât pe timpul zilei cât și pe timpul nopții; monitorizarea permanență a spațiului maritim de suprafață și aerian aflat în responsabilitate; formarea unei grupări navale destinate protecției unui transport organizat împreună cu fregata *Mărășești*; exersarea tacticilor și procedurilor de reprovizionare; executarea unui remorcaj real; executarea unui exercițiu de interogare a unei nave comerciale și control la bord, cu F 221 ca navă controlată; siguranța contraminelor și antisubmarin, remorcaj, la standarde nord-atlantice. De asemenea, s-au executat antrenamente în lupta pentru menținerea vitalității navei și trageri de luptă cu militarii din grupa de apărare apropiată a navei.

Puma Naval la bord

Un program intens de antrenament l-au avut „elicopteristi navali”, ambarcați la bordul fregatei *Regele Ferdinand*. Printre misiunile elicopterelor executate au fost: antrenarea piloților elevi în vederea perfecționării deprinderilor de apunare ziua și noaptea la bordul navei; cercetarea și clasificarea țintelor de suprafață și aeriene în sprijinul navei platformă, precum și transmiterea informațiilor către aceasta; zborurile programate de instrucție ale piloților cu particularitatea platformei de zbor navală, diferită de bază; testarea capabilităților elicopterului PUMA naval, ca elicopter organic (propriu) al fregatei; pregătirea elicopterului pentru zbor la bordul navei, precum și introducerea și scoaterea elicopterului în/din hangar atât pe timp de zi cât și noaptea.

Antrenamentul pe mare a adus și două premii, fiind pentru prima dată când elicopterul, echipajele și echipa tehnică au stat la bordul fregatei *Regele Ferdinand* mai multe zile, asigurându-se mentenanța elicopterului la bord și executându-se numeroase decolări și apunări ale elicopterului, în diferite condiții. Un alt element de noutate a fost reprezentat de apunările, decolările și manevra elicopterului pe timp de noapte.

Mărășești a trecut peste MIOB

În perioada 5 octombrie - 9 noiembrie, fregata *Mărășești* (F111) a executat modulul instrucției operaționale de bază (MIOB) sub coordonarea specialiștilor de la Centrul de instruire simulare și evaluare. Instrucția s-a executat conform procedurilor NATO, urmărindu-se în permanență crearea condițiilor de antrenament cât mai aproape de condițiile reale. Care au fost obiectivele de atins la această ieșire pe mare și cum s-a desfășurat? Căpitan-comandorul Victor Gădiuță, comandantul fregatei *Mărășești*: „Cu



Foto:F222

toate că până la evaluare toate exercițiile s-au desfășurat la cheu, cred că antrenamentul pe mare este cu mult mai eficient și chiar dacă implică niște consumuri suplimentare, merită făcute. Am avut posibilitatea de a executa ieșirea pe mare pe parcursul a două zile pe care le-am folosit la maxim. Evaluarea pe timpul ieșirii pe mare a fost ca un maraton de două zile în care fiecare din noi a dat tot ce-a putut pentru a demonstra că suntem la înălțimea cerințelor. Evaluarea pe mare a capabilităților operaționale esențiale pentru misiune, după parcurgerea MIOB a avut ca obiectiv stabilirea nivelului îndeplinirii Criteriilor Operaționale Esențiale, în acord cu MAREVAL, prin desfășurarea și evaluarea procedurilor standard.”

Pe timpul ieșirii pe mare, fregata *Mărășești* a executat numeroase misiuni printre care: navigația în siguranță în diferite situații (navigația în ape puțin adânci, navigația pe vizibilitate redusă, navigația cu capacitate de manevră redusă, navigația pe șenal dragat, ancorare la punct fix); manevrele de plecare de la cheu și de acostare, ancorarea la punct fix și plecarea rapidă de la ancoră.

Căpitan-comandorul Victor Gădiuță: „Am executat reprovizionare pe mare, misiune executată cu fregata «Regele Ferdinand» executându-se transfer real de materiale ușoare în ambele sensuri, manevră nu tocmai ușoară ținând cont că marea nu a fost chiar blândă, iar cele două nave care nu au dimensiuni de neglijat au navigat la 50 m distanță una de alta peste 1 oră și jumătate. De asemenea, remorcajul navă-navă, activitate la care fregata «Mărășești» a remorcat fregata «Regele Ferdinand» mai mult de o oră și ar fi putut să o ducă în siguranță la destinație. În cadrul antrenamentului, s-a executat căutarea și salvarea pe mare, misiune deloc de neglijat care s-a finalizat cu aducerea la bord a lui Oscar într-un timp destul de scurt care ne face să credem că

am fi fost de ajutor și într-un caz real.” Nu au fost neglijate nici procedurile de luptă. Astfel, plecând de la compilarea imaginii din mediile aerian, suprafață, submarin (pe toată perioada ieșirii pe mare), comunicații navale, vizuale, pavilioane, radio (inclusiv în limba engleză) au fost evaluate procedurile de luptă de suprafață, antiaeriană și în mediul submarin ca navă izolată și într-o grupare cu fregata *Regele Ferdinand*.

Pe timpul perioadei de pregătire și evaluare pe mare au fost exersate proceduri privind protecția navei împotriva atacurilor teroriste, precum și a celor cu mijloace de nimicire în masă. De asemenea, au fost exersate și evaluate procedurile pentru controlul avariilor - lupta cu focul și cu apa - și procedurile de acordare a primului ajutor. Acestea au fost executate de la simplu la complex până la simularea unor avarii care nu mai puteau fi controlate și se impunea abandonarea navei. O altă procedură deosebit de complexă care a fost exersată doar la cheu și evaluată pe mare a fost „Operația de interdicție maritimă”. Aceasta a fost simulată împreună cu fregata *Regele Ferdinand*, la bordul căreia echipa de boarding a executat real controlul navei. Nava de verificat s-a dovedit a nu fi cooperantă – scenariu întâlnit la exercițiul NOBLE MIDAS 07, la care a participat F221 - și a încercat să pună echipa în dificultate. Până la urmă, fiecare și-a îndeplinit misiunea, iar nava controlată a fost declarată „curată”.

Căpitan-comandorul Victor Gădiuță, comandantul fregatei *Mărășești*: „Au fost și dificultăți, dar am reușit să le depășim. Una din problemele noastre este încadrarea insuficientă la acest moment, dar cu perspectiva de rezolvare într-un viitor nu prea îndepărtat. O altă dificultate se datorează reducerii numărului de zile de antrenament pe mare și care se simte din ce în ce mai mult. De asemenea, ne creează probleme,

lipsa resurselor materiale în executarea lucrărilor de mentenanță la tehnică. Nava nu mai este chiar la prima tinerețe, ea având 25 de ani de la intrarea în serviciu și doar lucrările profilactice fără piese de schimb nu mai sunt suficiente.”

În ciuda acestor dificultăți inerente poate în viața unei nave de 25 de ani, dar depășite încă de echipaj, începând chiar cu ziua următoare evaluării la MIOB, echipajul fregatei *Mărășești*, a început parcurgerea Modulului Instrucției Operaționale Avansate (MIOA) cu o durată de patru săptămâni și care se va finaliza cu o altă evaluare a CISE.

Perspective optimiste

Cum s-au descurcat echipajele? Căpitan-comandorul Marian Ioan, ofițer secund, fregata *Regele Ferdinand*: „Echipajul a demonstrat un grad înalt de pregătire, motivație și coeziune pentru îndeplinirea misiunilor. Chiar dacă au fost și misiuni realizate în premieră, cunostințele teoretice și antrenamentele executate pe timpul instrucției au dus la desfășurarea în siguranță a misiunilor. Ieșirea pe mare s-a desfășurat doar pe parcursul a două zile dar efortul depus a fost maxim folosindu-se fiecare minut pentru antrenamente.”

Căpitan-comandorul Victor Gădiuță: „Echipajul fregatei «Mărășești» a acționat pentru a demonstra că este foarte bine pregătit și că în ciuda dificultăților apărute, are voința și motivația necesară îndeplinirii oricărei misiuni și de asemenea poate să o facă. Din punctul nostru de vedere misiunea a fost ÎNDEPLINITĂ”.

Succesul desfășurării activităților a fost rezultatul seriozității comenzii navelor, a echipajelor, a deprinderilor formate în conducerea și executarea activităților specifice. Și, până la următoarea ieșire pe mare, cel mai probabil la începutul lui 2010, Flotila de Fregate ... și-a îndeplinit misiunile. ■



Scufundare în saturație la 51 de metri adâncime și... la 30 de ani de la intrarea în serviciu a navei

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

La sfârșitul lunii decembrie 2009 nava de intervenție cu scafandri de mare adâncime *Grigore Antipa* a sărbătorit 30 de ani de la intrarea în serviciul Forțelor Navale Române. Nava „arată” încă bine, și-a conservat toate echipamentele și instalațiile originale franceze, chiar dacă unele nu mai funcționează de mult și este ... încă în serviciu. Dar înainte de momentul sărbătorii, la mijlocul toamnei, între 12 și 16 octombrie, la bordul navei s-a desfășurat unul din cele două exerciții de scufundare în saturație programate de către Centrul de Scafandri pentru acest an. Așadar o scufundare nu în Marea Neagră ci una simulată, în saturație la adâncimea de 51 de metri, un antrenament în care au fost implicați scafandri de mare adâncime din ambele grupuri de pe navele *Grigore Antipa* și *RMSIS Grozavul*. Mml Dumitru Varenic, Mml Constantin Grosu și Laurențiu Dărgoi și Dan Răsoiu, toți scafandri cu experiență, au trăit și au muncit timp de

cinci zile în camera hiperbarică și turela de scufundare, în condiții simulate de adâncime la 51 de metri. Cu alte cuvinte s-au aflat „în adâncuri” chiar dacă nu au părăsit niciun moment nava aflată la cheu. Antrenamentul, deși nu este unul de rutină, este oricum unul îndelung exersat în cei 30 de ani de existență a navei. Cei mai puțin familiarizați cu lumea scafandrilor, fie ei militari sau civili, se pot întreba de ce este necesară acum o scufundare în saturație și nu una reală, în mare, sau într-un sens mai larg care

Locotenent-comandorul Laurențiu Cocea, loțiitorul pentru scufundare al comandantului Secției Scafandri de Mare Adâncime din cadrul Divizionului Nave Scafandri.



este utilitatea unui astfel de antrenament. „De ce? Exercițiul este necesar pentru antrenarea scafandrilor în lucrul sub apă în saturație deoarece astfel de misiuni pot apărea oricând”, ne-a declarat chiar de la începutul discuției locotenent-comandorul Laurențiu Cocea, loțiitorul pentru scufundare al comandantului Secției Scafandri de Mare Adâncime din cadrul Divizionului Nave Scafandri din Portul militar Constanța. „În primul rând scufundarea în saturație este un antrenament pentru o scufundare reală într-un timp mai îndelungat – a completat Mml Dumitru Varenic. Cu alte cuvinte noi ne pregătim acum să fim apți pentru o scufundare în timp lung la o adâncime mai mare.” După cum probabil știu unii dintre cititorii noștri, lucrul în saturație presupune un nivel de lucru și un nivel de viață. Primul termen înseamnă că scafandru coboară la adâncimea la care trebuie să execute activitatea, respectiv 50-60 de metri după care revine prin intermediul turelei de scufundare la adâncimea nivelului de viață, 40,

respectiv 50 de metri. Scafandrii stau la nivelul de viață un anumit timp după care cu ajutorul turelei revin la adâncimea de lucru și execută activitățile specifice, cu mențiunea că timpul de lucru nu trebuie să depășească șase ore într-un interval de 24 de ore.

Scafandrii de pe *Grigore Antipa* au urmat algoritmul prezentat mai sus și în cadrul exercițiului ANTIPA 30. Evident, înaintea oricărei scufundări se execută vizita medicală și testarea psihologică, reluate înaintea intrării în una din cele două camere hiperbarice ale navei - cheson în jargonul marinarilor - după care a urmat presurizarea la adâncimea nivelului de viață, 40 de metri. Apoi doi dintre scafandri au urcat în turela de scufundare, care a fost presurizată la adâncimea de lucru, respectiv 50 de metri, ceea ce înseamnă că scafandrii pot ieși din turelă și executa misiunile desemnate. După terminarea lucrărilor subacvatice (ceea ce nu a fost cazul la acest antrenament) scafandrii revin în turela care se cuplează pe cheson, se depresurizează până la nivelul de viață, iar scafandrii trec în chesonul de decompresie.

Privite din afară lucrurile par simple, singura provocare fiind, poate pentru unii dintre noi, conviețuirea în comun într-un spațiu redus, claustrofob aproape, timp

de *Scafandri*.” Confirmarea importanței muncii colegilor de la suprafață am avut-o și din partea „actorilor” principali ai scufundării în saturație atunci când, cinci zile mai târziu, am revenit la navă pentru a consemna impresiile lor la ieșirea din cheson: „A fost o scufundare de antrenament reușită în care am testat tehnica, destul de veche dar care încă funcționează, totul cu mult profesionalism din partea echipei de suprafață și căreia îi mulțumim acum pentru că a reușit să ne asigure condițiile necesare antrenamentului și revenirii noastre”, ne-a mărturisit Mml Constantin Grosu. De la Pcc Laurențiu Drăgoi, scafandru (acronimul Pcc înseamnă în sistemul de apărare națională personal contractual civil și este bine să precizăm că în prezent majoritatea scafandrilor de mare adâncime din cele două grupuri sunt civili) am aflat ce a fost mai greu: „Cred că ultimele ore au fost cele mai dificile. În rest activitatea a decurs normal, am realizat ceea ce era în planul acestei scufundări, mă bucur că echipa a corespuns și mulțumesc și eu colegilor de la suprafață.” Precizam mai sus că în acest antrenament nu s-a lucrat efectiv sub apă și l-am întrebat pe Mml Dumitru Varenic dacă există vreo diferență: „Nu, totul depinde de corpul omenesc și de antrenamentul respectiv, de experiență

și anume „în folosul obiectivelor din economia națională și a obiectivelor militare”, cele militare fiind întotdeauna ultimele. Odată cu dispariția lucrărilor din economia națională au dispărut însă și investițiile în nave, echipamente și oameni care nu mai constituie în prezent, mai ales în actualul context economic și financiar, o prioritate pentru Forțele Navale Române. Chiar în ziua documentării noastre la Dana Pasageri se afla ultima achiziție a unei companii private de specialitate, bine mediatizată ulterior și în presa locală, o bijuterie de navă, cu performanțe și echipamente de ultimă generație și pe care scafandrii de pe *Grigore Antipa* mi le-au descris, visători, cu lux de amănunte. Dar fără invidie deoarece scafandrii de mare adâncime sunt conștienți că nu vor dispune niciodată de navele moderne ale colegilor civili de la firmele private fie și numai datorită faptului că astfel de investiții costisitoare trebuie amortizate într-un fel sau altul, să fie profitabile, adică să aducă bani la buget, ceea ce nu este cazul în Forțele Navale Române. Situația a rămas aceeași de la începutul mileniului chiar dacă în ultimii doi ani au mai primit echipamente, în special costume de scufundare, de la „frații” lor, am numit aici Grupul EOD și Grupul Naval al Forței pentru Operații Speciale



Examinarea medicală a scafandrilor Laurențiu Drăgoi înainte de scufundare.



Instantaneu din interiorul barocamerei: Mml Constantin Grosu (sus) și Pcc Dan Răsoiu.



Monitorizare permanentă de către echipa de la „suprafață”.

de cinci zile. Din perspectiva „echipei de la suprafață” adică echipa tehnică care a supravegheat și monitorizat în permanență scufundarea, lucrurile sunt privite altfel. „La o astfel de scufundare în saturație dificultățile sunt multiple și pot apărea oricând – ne-a precizat locotenent-comandorul Laurențiu Cocea. În principal trebuie menținuți parametrii nivelului de viață, respectiv dioxidul de carbon, concentrația de oxigen, menținerea umidității și a temperaturii din cheson și există destule incidente care pot apărea dacă ne referim numai la acești parametri. La bordul navei nu avem toate dotările care există în Laboratorul Hiperbar de la Centrul de Scafandri și de aceea echipa de la suprafață trebuie să fie mult mai vigilentă și mult mai bine antrenată decât cei de la Centrul

și de condițiile scufundării.” După ce au ieșit din cheson cei patru scafandri au trebuit să mai rămână încă patru ore sub supraveghere medicală și abia apoi au putut să revină la familii. Trecutul este unul glorios pentru scafandrii de mare adâncime. Scafandrii de mare adâncime cât și echipamentele aferente au apărut în Forțele Navale în primul rând ca urmare a necesității efectuării unor lucrări pentru economia națională, în special pentru platformele de foraj marin. De altfel, în careul comandantului de pe navă se află o planșă agățată de perete pe care sunt trecute misiunile navei. Cine are curiozitatea să o citească va fi frapat de frecvența sintagmei prezentă aproape la toate tipurile de misiuni executate

aflați aproape „pe val” în ceea ce privește dotarea și viitorul. Să nu uităm că nava și echipamentele au 30 de ani vechime și, chiar dacă, delegațiile franceze care ajung la navă constată cu mândrie și orgoliu național că majoritatea dintre ele încă mai funcționează trebuie să admitem că tehnica scufundării și platformele utilizate au evoluat considerabil. Viitorul va fi determinat probabil de necesitățile Forțelor Navale în domeniu. Până atunci însă ne întrebăm dacă nu ar trebui modificată și denumirea Secției de Scafandri de Mare Adâncime dacă luăm în calcul faptul că scafandrii atestați pentru scufundări la adâncimi mai mari de 60 de metri (din cauze diverse care țin de efectiv, cursuri, certificări, scufundări) îi poți număra pe degetele de la o singură mână. ■

Vizită la infanteriștii marinei

La BIM

instrucția continuă...

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

În calendarul tradițiilor militare pe 29 noiembrie s-a sărbătorit Ziua Infanteriei Marine. Unitate reprezentativă pentru Forțele Navale, Batalionul 307 Infanterie Marină de la Babadag a împlinit 38 de ani de la reînființare. După cum bine știți din articolele noastre, Batalionul Infanterie Marină îndeplinește misiuni specifice în zona Dobrogei și mai mult decât atât, două detașamente au participat în 2008 și 2009 la misiuni în sprijinul păcii în teatrul de operații Kosovo, în cadrul KFOR.

La sfârșitul lunii octombrie am fost prezenți la Batalionul Infanterie Marină pentru a vedea cum se pregătesc infanteriștii marini în această perioadă. Am asistat doar la câteva secvențe dintr-o zi obișnuită de instrucție, pregătirea fizică militară, lupta corp la corp, și instrucția antiteroristă, o latură a războiului modern, prin care plutonul cercetare, subunitate destinată acestei misiuni, a acționat pentru eliberarea ostaticilor. Suspans, acțiune și profesionalism... și nu încercăm să vă prezentăm un film de acțiune. Așa s-ar putea descrie în câteva cuvinte antrenamentul infanteriștilor marini, desprins din realitatea teatrului de operații. Totul s-a petrecut în câteva minute, suficiente însă pentru ca militarii să-și încheie cu succes misiunea.

Chiar dacă, pentru moment, misiunile în teatrul de operații s-au încheiat, la fel și exercițiile internaționale, pentru infanteriștii marini instrucția continuă indiferent de sezon, de vreme și de vremuri. În anii trecuți, pe timp de iarnă, au participat la tabere de instrucție la munte sau pe Dunăre, la Sfântul Gheorghe, la temperaturi mult sub 0°C. Nici anul acesta infanteriștii marini nu fac excepție, din planul de instrucție nelipsind tabăra de iarnă. Pe ploaie, frig greu de suportat sau căldură excesivă, militarii își desfășoară instrucția. Au știut să se adapteze și la cele mai vitrege condiții și întotdeauna totul a ieșit bine. Locotenentul Gianin Stoian, comandant companie Stat Major: „*Instrucția se desfășoară întotdeauna, nu contează în ce sezon suntem. Avem chiar instrucție de iarnă, se fac tabere pe timp de iarnă la munte. Nu contează ce vreme este, instrucția merge înainte.*”

Să fii infaterist marin la Batalionul Infanterie Marină este o provocare în primul rând prin specificul misiunilor desfășurate atât pe apă cât și pe uscat și, cu atât mai mult cu cât, toate antrenamentele, exercițiile, marșurile interminabile și taberele de supraviețuire și instrucție în condiții extreme au condus la o bună pregătire care le-a permis participarea în teatre de operații și la exerciții internaționale. Pentru infateriștii marini însă, toate aceste experiențe trăite care implică multă muncă și efort fizic și psihic, nu sunt și nu vor fi vreodată suficiente, așa cum ne-a mărturisit și locotenentul Gianin Stoian: „*A fost o experiență destul de importantă, dar încă nu suficientă. Sper să se mai adune cât mai multe misiuni care să creeze o bază puternică pentru nevoile de acum ale oamenilor. Multe probleme și-au găsit rezolvarea și vorbesc de situații tactice care se pot întâlni în viața reală, prin*

Navele din componerea Grupului Nave Sprijin.

multă muncă este adevărat, dar și o mare experiență câștigată.” Caporalul Tănase Otoman, comandant grupa a II-a pluton cercetare: „*Am acumulat în acești ani o experiență destul de vastă pentru mine ca militar prin diferite exerciții, participând în primul rând la misiunea internațională în teatrul de operații Kosovo, care a fost o misiune nu chiar ușoară, dar am avut multe de învățat și a fost o experiență de viață.*”

Anul 2009 a fost un an cu multe misiuni pentru Batalionul Infanterie Marină, amintind doar participarea la misiunea în sprijinul păcii din teatrul de operații Kosovo și la două exerciții internaționale COOPERATIVE LION și ROUEX. „*Pentru noi cuvântul greu nu există, toate misiunile ni se par ușoare, am devenit profesioniști. Continuăm procesul de instrucție pregătindu-ne pentru noul an în care ne așteaptă misiuni nu prea ușoare. Cel puțin ca număr ne așteptăm să fie la fel ca în 2009, spun cel puțin, pentru că e posibil să avem mai multe misiuni*”, ne-a declarat maiorul Sorin Bolohan, locțiitorul comandantului Batalionului Infanterie Marină.

Grupul Nave Sprijin

Poate puțini dintre dumneavoastră știu că Batalionul Infanterie Marină are dislocată la Tulcea o subunitate, este vorba de Grupul Nave Sprijin. În călătoria noastră la Dunăre, mai exact în Portul Militar Tulcea, ne-am oprit și la Grupul Nave Sprijin pentru a afla ce fac militarii la sfârșit de toamnă în așteptarea sezonului rece. I-am găsit în plină activitate pentru expoatarea de sezon. Pregătirea tehnicii și a armamentului din dotare, instrucția militarilor, precum și conservarea de scurtă durată a unor nave sunt activitățile principale. „*Am hotărât la nivelul comenzii unității să menținem în stare de operativitate un număr de nave pentru pregătirea militarilor, iar cele pe care le conservăm să le pregătim pentru 2010, odată cu începerea instrucției de anul viitor. Am format o echipă bună care s-a adaptat și la cerințele mele și la cele profesionale. Sunt foarte mulțumit, mai ales că unii dintre militari provin din medii mai puțin specifice Marinei, sunt infanteriști marini. Eu i-am format și acum chiar sunt mândru de ei pentru că s-au adaptat foarte ușor*”, ne-a declarat locotenent-comandorul Lucian Scipanov, comandantul Grupului Nave Sprijin.

Schimbul de experiență între militarii mai vechi și cei nou veniți în echipaj reprezintă o prioritate și la Grupul Nave Sprijin. Pentru că în această perioadă s-a trecut la exploatarea tehnicii pentru sezonul rece, militarii cu experiență încearcă să pregătească personalul nou în operațiuni de pregătire, pornire și oprire a tehnicii, iar lucrurile par să se desfășoare fără probleme, după cum ne-a spus și maistrul militar clasa a II-a Viorel Panțuș, comandantul remorcher fluvial 303: „*Sunt băieți cu un nivel ridicat de cunoștințe și prind repede, se integrează. Sunt băieți isteți, se descurcă.*” Remorcherul fluvial 303 este nava cu cel mai mare echipaj. Doi maiștri militari și opt soldați gradati voluntari reușesc să îndeplinească toate misiunile pe care nava trebuie să le desfășoare într-un an, iar acestea nu sunt deloc puține, asigurarea punctului de comandă, remorcajul, aprovizionarea cu materiale, tehnică și alimente a forțelor dislocate în raioane, precum și supravegherea căilor de comunicații. Maistrul militar clasa a II-a Viorel Panțuș este omul de bază la bordul navei, fiind comandant din 2004, de când s-a înființat, de altfel, și Grupul Nave Sprijin. „*A fost o perioadă frumoasă*”, își amintește maistrul militar Viorel Panțuș, „*condițiile de lucru sunt date de spațiile de cazare, hrănire și lucrul la bord. Ne limităm la acestea, încercăm să le facem frumoase, să ne putem desfășura în bune condiții activitatea, atât cât ne permite spațiul la bord. Este o navă militară și știți cum sunt navele militare. Accentul este pus pe tehnica de luptă și funcționarea acesteia, nu pe spațiul de cazare și hrănire, nu e o navă de pasageri, de croazieră.*”

Marinarii de la Dunăre speră ca toamna să fie lungă, iar iarna cât mai ușoară, acest lucru ajutându-i să consume mai puțin combustibil, energie și resurse, iar pregătirea militarilor să se realizeze astfel, cu un consum minim, ceea ce le dorim și noi. Cât despre anul care tocmai se încheie, putem spune că a fost unul bun și pentru Grupul Nave Sprijin în ceea ce privește misiunile pe care le-au avut de executat. ■

„Eu am ținut socoteala tuturor corăbiilor lumii. Paznic de far cu sprânceana mereu încruntată.”

Geo Bogza

În serviciu de luptă permanent FARURILE MANGALIEI

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

Rândurile pe care le-am ales ca motto pentru reportajul nostru îi aparțin lui Geo Bogza (cel care a avut un trecut de marinar prin cei patru ani petrecuți la Școala Copiilor de Marină de la Constanța între 1922 și 1926) din volumul „Paznic de far” publicat în 1974, un volum în care și-a adunat o parte din eseuri. Cititorii își vor da lesne seama că l-am ales pentru nostalgia cuvintelor deoarece în zilele noastre cei care au grijă de faruri nu mai țin de mult „socoteala tuturor corăbiilor lumii”, nu mai sunt doar simpli paznici și, cu siguranță, în ciuda crizei economice prelungite, nu stau „cu sprânceana mereu încruntată.” Așa ajungem la subiectul nostru: farurile și „paznicii” lor de pe litoralul românesc al Mării Negre. Este un proiect mai vechi care sperăm să-l derulăm până la final parcurgând pentru dumneavoastră de la sud la nord (alegerea este complet aleatorie) un itinerariu al farurilor de pe coasta României. De ce? Pentru că toate farurile de pe litoralul românesc sunt gestionate de Direcția Hidrografică Maritimă, unitate din compunerea Forțelor Navale, pentru că în interiorul sistemului au un anumit specific dat de faptul că se află „în serviciu de luptă permanent”

și că sunt operate numai de personal contractual civil și, nu în ultimul rând, pentru că este o lume dacă nu fascinantă cel puțin interesantă și unde majoritatea dintre noi ajungem foarte rar sau chiar deloc. Așadar, prima oprire – Mangalia.

Farul dintre case

Cunoaștem silueta familiară a farului de aterizare Mangalia (aceasta

Farul de aterizare Mangalia.



este denumirea corectă) de ani de zile, undeva în câmp la ceva depărtare de șosea, dincolo și în spatele fostelor unități militare. Primul lucru care sare în ochi este că nu se află pe malul mării ci în interiorul uscatului, așa că nu vă așteptați să fie bătut de valuri. Apoi, după ce ne-a întâmpinat nea Niță (Ion Niță, unul din cei patru lăcătuși și electricieni care asigură funcționarea farului în ture solitare de 24 de ore) și urcăm în cupola din vârful farului vezi că unele case au ajuns deja în gardul perimetrului, gard ridicat parcă pentru a zăgăzui invazia „intrușilor” dar de fapt rezultat al cadastrului și delimitării suprafeței și a faptului că este totuși, după cum indică și „firma”, un obiectiv militar. „Fluxul” imobiliar a inundat deja tot terenul din jurul farului până departe, a fost lotizat, vândut și foarte multe case deja construite, deși lipsesc încă utilitățile. Mitul farului ca loc izolat, aruncat undeva pe o coastă nu se confirmă aici, la Mangalia. Probabil în doi-trei ani farul se va ridica mândru din mijlocul unui cartier rezidențial iar paznicii vor avea o grijă în plus la copiii care vor sări gardul atrași irezistibil de misterul turnului în vârful căruia noaptea pâlpăie lumina. Turnul farului, care a fost dat în folosință acum mai bine de cinczeci de ani în 1958, este paralelipipedic, de culoare

albă, din piatră cu o înălțime de 42 de metri. În cupola albă din vîrf se află o lentilă rusească, originală, și un bec de 1000 de wați care asigură vizibilitatea luminii până la 22 de mile (o lumină albă cu grup de 2 sclipiri - sclipire 0,1 sec., întuneric 1,3 sec., sclipire 0,1 sec., întuneric 4,0 sec.; perioada 5,5 sec.).

Anul trecut farul a fost reparat capital, lucrări care au durat câteva luni bune. Astfel s-a refăcut toată placarea exterioară cu piatră, s-au montat geamuri termopan peste tot (au dispărut astfel vechile geamuri cu ramă metalică care înghețau iarna și trebuiau curățate), au apărut generatoare noi, s-au refăcut cablurile, anexe, interioarele, a fost dotat cu televizor, frigider, aragaz, mobilier, etc. Viața paznicului de far a devenit mai ușoară chiar dacă încălzirea se face tot cu lemne. „De sus din far viața se vede frumos dar grijile sunt mari. - ne mărturisește Ion Niță - Sunt foarte multe lucruri care trebuie verificate zilnic.

Mangalia și chiar comuna Albești, pitită undeva într-o vale, locul unde domiciliază nea Niță, angajat la far de zece ani, din 1999. Cu binoclul și-ar putea vedea chiar propria casă. În general personalul care deservește farurile este angajat, în mod firesc, din așezările apropiate iar Mangalia nu face excepție. În camera de veghe găsim stația radio, telefoanele, echipamentele de supraveghere și registrele. Mijloacele de comunicație sunt esențiale deoarece orice defecțiune trebuie raportată pentru a fi comunicată mai departe navigatorilor. Poate că o parte, e adevărat foarte mică, a siguranței navigației pe mare în zona Mangalia se datorează și lui nea Niță, unul din cei care are grijă ca farul de aici să nu se stingă niciodată. Ne luăm rămas bun de la interlocutorul nostru și mergem să vedem un alt far pentru că deși farul de aterizare este în Mangalia cel mai sudic obiectiv care ne interesează pe noi de pe litoralul românesc este Farul Roșu.



Ion Niță, „paznic de far” la Mangalia.

Pe far urcăm cel puțin o dată pe tură pentru verificările necesare, curățenie și întreținere. Apoi, de câte ori este nevoie. Cel mai grav lucru care se poate întâmpla este să se ardă becul în timpul nopții și în maxim două minute trebuie repus în funcțiune sau să se întrerupă tensiunea și atunci avem generatoare care pornesc automat. Îmi amintesc că acum câțiva ani, în timpul unei furtuni, pe ploaie, a trăznit, paratrăsnetul nu a ținut și a tăiat cablul de alimentare al farului care nu a funcționat timp de trei zile. A trebuit să se înlocuiască tot cablul din piciorul farului până sus în cupolă. Înainte de renovare ploaua în interior, apa se infiltra prin zid, în cupolă tabla era spartă, geamurile erau crăpate. Acum viața e mai ușoară, nu mai strângem apa de pe scări, curățenia e mai ușoară pentru că nu mai e atâta mizerie.”

Din cupola farului priveliștea este superbă. Se vede toată Mangalia, marea, șantierul naval, portul militar cu navele înșirate la cheu, aproape tot lacul



Ștefan Dumitru de la Farul Roșu.

Farul Roșu și ...

De fapt nu este cu adevărat un far chiar dacă nouă ne place să-l numim astfel. În acest caz vorbim de luminile de intrare în portul Mangalia. Existente și la Constanța sau Midia luminile de intrare în port sunt două mici faruri dispuse la gura de intrare în port denumite astfel după culoarea luminii. Dacă privim spre mare cel din dreapta este Farul Roșu iar cel din stânga este Farul Verde.

Farul este situat la capătul digului de sud și, ca și în cazul altor faruri de la noi, se află în „curtea” postului Centrului Radioelectronic și de Observare al Forțelor Navale chiar dacă sunt entități diferite. De aici mai sunt doar patru kilometri până la granița cu Bulgaria și pe vreme bună de sus din far se vede geamandura de la Capul Șabla la 27 de kilometri. Mica construcție are doar 12 metri înălțime – aflată parcă în umbra turnului de observare de la vecini – și a fost construită prin 1976-1977 iar

lentila și echipamentul sunt de proveniență suedeză. Este un far eclipsor menit să ghideze traficul în mod automat iar aici intervenția lui Ștefan Dumitru, electrician de meserie, este una care ține mai mult de întreținere și supraveghere, întreaga funcționare a farului fiind automatizată. Farist de peste zece ani, Ștefan Dumitru, care e din 2 Mai, se află la Farul Roșu doar de trei, după un schimb cu colegul de „peste drum” adică de la Farul Verde astfel încât fiecare să fie mai aproape de casă, colegul locuind în Mangalia. Un schimb perfect care a mulțumit pe toată lumea. În principiu, domnia sa ar trebui să supravegheze funcționarea instalației electrice și să intervină, dacă este cazul, pentru a remedia defecțiunile, altfel destul de rare. Fișa postului este însă destul de flexibilă și poate include chiar și observarea delfinilor care intră în acvatoriul portuar. Cu atâtea faruri la intrarea în port l-am provocat pe domnul Ștefan Dumitru să ne spună care este cel

lemne, atât de necesare pentru încălzirea pe timpul iernii. La parter întâlnim camera generatoarelor, la etaj camera de veghe și mai sus, printr-o scară îngustă, ajungem sus în far. Clădirea nu a fost niciodată reparată și speranțele se îndreaptă spre primăvara viitoare. Până atunci însă am aflat că meseria are și momentele ei plăcute: „*Toate momentele sunt plăcute pentru mine – a ținut să precizeze Ștefan Dumitru – Să fii farist este frumos, ai o muncă destul de liniștită și nu ești chiar singur, îi avem pe vecini. Iar vara este chiar frumos, sunt nenumărate iahturi din*



Farul Verde de la intrarea în portul Mangalia.



Farul Roșu de la intrarea în portul Mangalia; în fundal se observă vechiul far, în prezent dezafectat.

toate țările lumii care intră în portul turistic Mangalia, clasice sau moderne, apoi navele comerciale sau cele militare și este cel mai bun loc pentru a te observa. Vara nici nu știi când trece tura.” Poate că până la urmă Geo Bogza avea dreptate ... „Eu am ținut socoteala tuturor corăbiilor lumii.”

... și Farul Verde sau „farul dintre faruri”

Ocolim tot portul, șantierul naval, traversăm podul, ajungem din nou în Mangalia, depășim frumosul port turistic de ambarcațiuni și intrăm pe digul de larg unde ne oprim în fața unei bariere care ne mai desparte de Farul Verde, ultimul dintre farurile vizitate de noi în Mangalia. Ca să fim sinceri trebuie să spunem că a

fost și cel care ne-a plăcut cel mai mult. L-am numit „farul dintre faruri” pentru că se află nu doar „în oglindă” cu Farul Roșu ci și între vechiul far al portului Mangalia (construit prin 1953, dezafectat în prezent și a cărui frumoasă cupolă se găsește la intrarea Direcției Hidrografice și care acum a rămas doar ca punct turistic ce veghează intrarea în portul turistic) și Farul Alb sau farul de larg din capul digului. Din interior, prin ferestrele laterale poți vedea ambele faruri și priveliștea este una deosebită. Atmosferă liniștită, soare, o veche barcă „Salvamar” se leagănă la cheu săltată de valuri cu pavilionul RSR la pupa, totul te cheamă la visare în lumina apusului. Ne întâmpină nea Emil (Chirilă Emil), ca un făcut și el tot de zece ani în breasla fariștilor dar și cu un „background” militar prin anii muncii la fostul Șantier Militar Mangalia. Privim împreună un iaht care iese din port printre faruri și mă lămurește asupra curenților extrem de puternici din gura portului. De altfel are în sarcină și supravegherea geamandurilor luminoase semnalând defecțiunile sau eventuala desprindere a acestora. Tot

o defecțiune la nautofon e foarte greu. Unitatea ne-a dotat cu echipamente de protecție și poți să te deplasezi și atunci când plouă dar atunci când când trec valurile peste dig e foarte greu. Dar m-am învățat, e ca și casa mea aici.” ne spune nea Emil. Și de aceea uneori, în cazuri extreme, se preferă, cu acordul Direcției Hidrografice, ameliorarea vremii pentru a nu pune în pericol viața paznicului de far. Noi am urcat pe vreme bună și nu a fost chiar o plăcere mai ales dacă nautofonul funcționează și face să-ți vibreze aerul din plămâni. Dar priveliștea este una deosebită deoarece este singurul far din Mangalia care este scăldat de valurile mării.

Vara, grijile paznicului de far de aici se îndreaptă mai mult spre protejarea perimetrului de „intruși”. Aflat la capătul digului, transformat în promenadă de către turiști, farul este asaltat de curioși care nu prea înțeleg noțiunea de obiectiv militar. Uneori, mai ales noaptea dar și ziua, adolescenți sau teribiliști reușesc să înșele vigilența paznicului și încearcă să urce pe Farul Alb. De obicei



Farul Alb sau farul de larg din capătul digului portului Mangalia.

e suficient ca nea Emil să pornească nautofonul pentru a „curăța” perimetrul.

Farurile ca ... mărci poștale

După ce în anul 1998 R.A.Edipost-București a pus în circulație pentru prima dată în țara noastră, o emisiune cu tematica „Faruri” formată din patru mărci poștale (farurile Genovez, Sf. Gheorghe, Sulina, Constanța – vezi și revista Marina română, nr.59, ianuarie-februarie 1999, p.30) în planul editorial pe anul 2010 al Romfilateliei este prevăzută să apară, după cum am aflat de la comandorul dr.Romeo Boșneagu, șeful Direcției Hidrografice Maritime, o nouă emisiune de mărci poștale intitulată „Faruri din România”. Au fost propuse farurile de la Mangalia, Tuzla, Constanța, Sf. Gheorghe și Sulina. ■

Onor veteranilor marinei

În categoria evenimentelor consacrate împlinirii a 150 ani de la înființarea Statului Major General s-a numărat și momentul conferirii „Emblemei de onoare a Statului Major General” decanilor de vârstă ai Forțelor Navale, comandorul (rtg) Mihai Chiriță și locotenent-comandorul (rtg.) Leon Ghika.

Inițiativa acordării acestui semn de respect pentru activitatea

celor doi ofițeri de marină, în cadrul Marinei Militare, lăudabilă de altfel, a aparținut Asociației foștilor absolvenți ai Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”, ALUMNI și a Muzeului Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”, prin persoana doamnei dr. Mariana Păvăloiu, cei care mențin permanent legătura cu veteranii marinei. Momentul a fost unul încărcat de emoții; și poate, mai puțin pentru cei

care le primesc, cât pentru cei care le înmânează. Nici nu ar putea fi altfel. În fața acestor „monștri sacri” ai marinei române, exemple de virtuozitate, modestie și verticalitate, expresie vie a „profesionalismului, devotamentului și disciplinei” nu poți să nu te simți emoționat. Este emoția firească din fața oamenilor pentru care „îți dai jos pălăria” și rostești: „*Vă mulțumim pentru moștenirea pe care ne-ați lăsat-o!*” Cum a decurs întâlnirea cu domnul comandor (rtg.) Mihai Chiriță, vă invităm să citiți în numărul viitor al revistei *Marina Română*. (T.C.)



Foto:Tiberiu Chodan



Soldații voluntari în fața legământului cu țara

Sâmbătă, 7 noiembrie s-a desfășurat la Școala de Aplicație a Forțelor Navale „Viceamiral Constantin Bălescu” din Mangalia, ceremonialul depunerii jurământului militar de către soldații voluntari, seria septembrie 2009. Într-o zi însorită de început de noiembrie au rostit jurământul de credință față de țară 132 de soldați voluntari, între care

și 13 fete. La festivitate au participat oficialități ale administrației locale, șeful Statului Major al Forțelor Navale, contraamiralul Dorin Danilă, comandantul Comandamentului Flotei, contraamiralul dr. Aurel Popa, comandanți de mari unități și unități, membrii ai asociațiilor și ligilor de marină, cadre militare în rezervă și retragere, părinți, rude și prieteni

ai tinerilor marinari. Cu ocazia desfășurării acestui important eveniment, în cadrul Școlii de Aplicație a Forțelor Navale „Viceamiral Constantin Bălescu” a avut loc „Ziua Porților Deschise”, activitate menită să familiarizeze publicul participant cu viața, metodele și cadrul de pregătire al viitorilor soldați voluntari ai Forțelor Navale. (C.O.)

Șeful Statului Major al Forțelor Navale trece în revistă efectivul unității.



Foto:Ștefan Ciocan

Defilarea soldaților voluntari după depunerea jurământului.



Foto:Ștefan Ciocan

Încercarea de lansare a rachetei Helen



Foto: Ștefan Ciocan

Cooperare între Forțele Navale Române și ARCA

Se coboară la apă racheta Helen de la prova NSSL Constanța.



Cu sprijinul scafandrilor racheta ajunge în mare.

Foto: Ștefan Ciocan



Foto: Ștefan Ciocan

Pregătirea balonului pentru lansarea la apă de la pupa navei.

Coordonatorul proiectului și președintele Asociației Române pentru Cosmonautică și Aeronautică, Dumitru Popescu (dreapta) în dialog cu unul din colaboratori.



Foto: Ștefan Ciocan

Text: **căpitan Cosmin OCHEȘEL**
Foto: **Ștefan CIOCAN**

La sfârșitul lunii octombrie Forțele Navale Române au demarat un proiect de colaborare cu Asociația Română pentru Cosmonautică și Aeronautică (ARCA) având drept scop sprijinirea acestei organizații în vederea lansării rachetei Helen – prima rachetă spațială românească. Astfel după o perioadă de discuții și de stabilire a detaliilor tehnice între cele două părți implicate în activitate, vineri, 30 octombrie, a început încărcarea echipamentelor necesare lansării rachetei la bordul navei Școală și de Suport Logistic pentru fregate *Constanța*.

După ce echipamentul și specialiștii ARCA s-au ambarcat la bordul navei a început perioada de așteptare a condițiilor meteo favorabile, deoarece pentru a putea lansa racheta era nevoie de câteva zile însoțite menite să ajute balonul să se umfle singur și să ridice racheta HELEN la 14 km unde urma să își aprindă motoarele. Până în data de 13 noiembrie când s-a reușit ieșirea pe mare specialiștii ARCA și membrii echipajului au făcut antrenamente în vederea lansării, punând la punct ultimele detalii tehnice.

Astfel, vineri, 13 noiembrie, începând cu zorii zilei s-a ieșit pe

mare pentru începerea activităților menite să trimită prima rachetă românească în spațiu. După ce navele participante din cadrul Forțelor Navale Române au ajuns în dispozitiv s-a încercat lăsarea balonului la apă și umflarea lui, prima etapă în algoritmul lansării rachetei. Datorită condițiilor meteo nefavorabile, vânt puternic, întreaga activitate s-a amânat pentru ziua următoare. Chiar dacă toți factorii implicați în acest proiect au depus un efort supraomnesc pentru realizarea lui, natura s-a opus din nou și, astfel,

îndeplinirea acestui vis va mai avea de așteptat până să devină realitate. La sfârșitul activităților am putut observa o urmă de mâhnire pe chipul comandantului Flotei de Fregate, comandorul Sorin Learschi, dar pe de altă parte și satisfacția îndeplinirii cu succes, pentru Forțele Navale, a unei misiuni inedite. Chiar dacă cei de la ARCA n-au reușit să-și mai lanseze racheta, Forțele Navale prin toate mijloacele puse la dispoziție (NSSL 281, vedetele de sfafandri) și-au îndeplinit misiunile. ■



Foto: Ștefan Ciocan

Activarea și setarea senzorilor capsulei principale.

Balonul este umflat cu ajutorul unor dispozitive aflate la pupa vedetei *Venus*.



Foto: Ștefan Ciocan



Foto: Ștefan Ciocan

Început frumos pentru doi tineri ofițeri ai Forțelor Navale Botezul văzduhului

Căpitan Cosmin OCHEȘEL

În cadrul grupului de elicoptere al Forțelor Navale a avut loc, joi, 29 octombrie, un examen în urma căruia doi tineri locotenenți au primit botezul aerului. Astfel, locotenentul Cătălin Cârnu a devenit copilot, iar locotenentul Bogdan Curcă pilot comandant pe elicopterul Puma Naval.

Cum a fost primul zbor în calitate de pilot comandant, ne-a spus locotenentul Bogdan Curcă, care vizibil emoționat, dar în același timp stăpân pe sine a precizat că orele de antrenament nu au fost zadarnice. „În

primul rând vreau să vă spun că este o onoare pentru mine să efectuez primul zbor în calitate de pilot comandant la manșa elicopterului Puma Naval alături de un alt coleg, amândoi fiind ofițeri de marină. A fost un zbor de navigație, emoțiile au fost inerente, ca la orice zbor, acum cu atât mai mult. Emoțiile au dispărut în momentul în care am urcat în elicopter, ne-am prins legăturile și am cerut pornirea, de atunci totul a devenit mai clar fiind ceva cu care eram obișnuiți din timpul antrenamentelor. Bineînțeles că nu am fi putut ajunge

la acest nivel fără antrenament și fără sprijinul instructorilor noștri.”

Vineri, 30 octombrie, la baza de la Tuzla, cei doi locotenenți au primit diplome de recunoaștere a finalizării cu succes a primului zbor cu elicopterul Puma Naval chiar din partea șefului Statului Major al Forțelor Navale, contraamiralul Dorin Danilă. Pentru cei doi piloți marinari a fost o surpriză plăcută, apreciind foarte mult onoarea de a fi felicitați de șeful marinei. Le dorim și noi colegilor noștri cât mai multe ore de zbor fără evenimente și reușite în cariera aleasă. ■

Contraamiralul Dorin Dănilă, șeful SMFN îi felicită pe locotenenții Bogdan Curcă și Cătălin Cârnu care au devenit pilot comandant, respectiv copilot.



Foto: Ștefan Ciocan

Locotenentul Bogdan Curcă după terminarea zborului în urma căruia a devenit pilot comandant.



Foto: Ștefan Ciocan

150 de ani de SMG

Pe 12 noiembrie, Statul Major General a aniversat împlinirea a 150 de ani de la înființare, atunci când domnitorul Alexandru Ioan Cuza a hotărât, prin Înaltul Ordin nr. 83 din 12/24 noiembrie, constituirea Corpului de Stat Major General al Armatei Principatelor Unite, care avea ca principală menire crearea unei structuri militare cu o concepție și organizare unică.

Ziua Statului Major General a fost marcată la București printr-o serie de evenimente, cuprinzând: „Zilele Porților Deschise” la Muzeul Militar Național și la Cercul Militar Național; lansarea lucrărilor „Enciclopedia Armatei României”, „Albumul Armatei României”, „Calendarul

tradițiilor militare” și a revistei *Document*. Buletinul Arhivelor Militare Române”; vernisajul expoziției „Efigii militare și istorice ale neamului” a artistului Valentin Tănase; lansarea numărului aniversar al revistei „Gândirea Militară Românească” și decernarea Premiilor Naționale ale revistei *Gândirea Militară Românească*; simpozionul cu tema „Statul Major General - 150 de ani de existență ca organism superior de concepție și comandă al Armatei Române”, lansarea emisiunii filatelice, a emisiunii numismatice și a celei medalistice; inaugurarea expoziției „Documente inedite elaborate de Statul Major General (Marele Cartier General) în campaniile militare și

teatrele de operații”. Joi, 12 noiembrie, la sediul Ministerului Apărării Naționale a avut loc ceremonia de dezvelire a ansamblului monumental din fața clădirii MAPN și a unei plăci aniversare, precum și ceremonia de decorare a Drapelului de luptă al Statului Major General cu Ordinul Național „Steaua României” în grad de Ofițer. La ceremonii au participat Traian Băsescu, președintele României, Mihai Stănișoară, ministrul Apărării Naționale, amiralul dr. Gheorghe Marin, șeful Statului Major General, factori de răspundere din structurile armatei.

La 150 ani de la înființare, Statul Major General este o structură dinamică, flexibilă, compatibilă cu structurile similare din Alianța Nord-Atlantică. (M.E.) ■



Foto: Valentin Ciobărcă (SMG)



Foto: Valentin Ciobărcă (SMG)

Aniversarea Statului Major General în Forțele Navale

În cadrul manifestărilor prilejuite de sărbătorirea a 150 de ani de la înființarea Statului Major General al Armatei României, Cercul Militar Constanța a organizat vineri, 30 octombrie, simpozionul itinerant „Statul Major General -150 de ani de la înființare”. La această dezbatere au participat cadre militare în activitate, în retragere și în rezervă, veterani de război, personal civil din unitățile militare din garnizoană. Simpozionul s-a încheiat cu lansarea cărții „Eroii Marinei Române”

semnată de comandor doctor Marian Moșneagu, directorul Serviciului Istoric al Armatei. Lucrarea a apărut sub egida Oficiului Național pentru Cultul eroilor și a fost prezentată de către viceamiralul în rezervă Constantin Iordache, președintele Clubului Amiralilor. Joi, 12 noiembrie, la sediul Muzeului Marinei Române, în sala de conferințe „Clio”, s-a desfășurat masa rotundă cu tema: Statul Major General - 150 de ani de la înființare (1859-2009). Manifestarea a fost organizată de Muzeul

Marinei Române în colaborare cu Muzeul Militar Național „Regele Ferdinand I” - Filiala Constanța și s-a desfășurat cu participarea Uniunii Naționale a Veteranilor de Război-filiala Constanța, Oficiului Național „Cultul Eroilor”, Clubului Amiralilor, Ligii Navale Române-Filiala Constanța, Ligii Maiștrilor Militari de Marină, Direcției Județene Constanța a Arhivelor Naționale și, nu în ultimul rând, a Direcției Județene de Cultură, Culte și Patrimoniu Cultural Național Constanța. (C.O.) ■



Foto: Ștefan Ciocan

Participanți la Simpozionul care marchează 150 de ani de existență a SMG.



Foto: Ștefan Ciocan

Masă rotundă la Muzeul Marinei Române cu tema 150 de ani de la înființarea SMG.





Portul militar Brăila

Toamnă târzie la fluviu

Text: **Olivia BUCIOACĂ**

Foto: **Ștefan CIOCAN**

Ultima dată v-am prezentat activitățile marinarilor din Portul militar Brăila, mai exact de la Divizionul 67 Nave Purtătoare de Artilerie și Divizionul 88 Vedete Fluviale cu ocazia executării tragerilor de artilerie din lunile martie și mai din poligonul temporar de la Peceneaga și de pe mare, de la Midia. De data aceasta ne-am propus să pornim într-o călătorie pe bătrânul fluviu, să descoperim povestea marinarilor, cu accent deosebit pe activitățile pe care aceștia le desfășoară în așteptarea sezonului rece.

Divizionul 88 Vedete Fluviale

Trecerea la exploatarea de sezon

Începem călătoria noastră cu Divizionul 88 Vedete Fluviale, prima oprire de altfel din periplusul nostru în Portul militar Brăila. Am urcat la bord în încercarea de a vă prezenta povești de viață și de a afla ce fac marinarii de la Dunăre în această perioadă de sfârșit de toamnă.

Principala misiune a oamenilor de aici o reprezintă reviziile și lucrările de reparații la nave și tehnică de luptă, într-un cuvânt trecerea la exploatarea de sezon. Să aflăm însă ce lucrări de reparații se desfășoară, practic ce fac marinarii Divizionului 88 Vedete Fluviale pentru că sezonul rece se



Pregătirea tehnicii de luptă pentru sezonul rece la Divizionul 88 Vedete Fluviale.

apropie. Locotenentul Cristian Bădălache, comandantul vedetei fluviale 148: „În acest moment se desfășoară activități de revizie lunare conform planului aprobat de către conducerea unității. O dată cu reviziile lunare se trece și la pregătirea tehnicii, a instalațiilor pentru sezonul rece. Fiecare om la instalația respectivă, o deservește, o pregătește pentru sezonul rece și totodată se execută reviziile. Se demontază pisele, se verifică, se ung cu vaselină, se pregătesc pentru sezonul rece. Oamenii se descurcă.

Au pregătire foarte bună, cursuri de specialitate absolvite și vechimea în câmpul muncii își spune cuvântul, iar experiența vine odată cu timpul.”

Maistrul militar Il Ionel Moroianu, comandant grup motoare și vitalitate: „În cadrul reviziilor lunare executăm controlul tehnic la motorul principal la remorcherul fluvial 327. Să fii maistru militar la Dunăre și cel puțin la specialitatea electromecanică impune multă pricepere în primul rând, dragoste față de această specialitate,

coerență în activitățile care se execută, atenție foarte mare și pricepere. Sunt mulțumit de condițiile de muncă din unitate. Înainte de revoluție erau anumite probleme acum sunt alte probleme, dar lucrurile s-au schimbat în bine.”

Un singur marinar mai multe funcții

Spre deosebire de mare, la fluviu navele sunt mult mai mici, cu spații în care e destul de dificil de lucrat și cu echipaje mult mai reduse, astfel încât, marinarii de aici sunt nevoiți să îndeplinească prin cumul cel puțin două funcții. În această situație se află marinarii de pe remorcherul fluvial 327, care îndeplinește de altfel un rol important în timpul misiunilor, acela de punct de comandă pe care se ambarcă statul major al unității. Aici se iau deciziile, se comunică misiunile și se coordonează toată activitatea celor două secții de nave, Divizionul 88 Vedete Fluviale și Secția a II-a Vedete Fluviale de la Tulcea.

În statul de organizare nu este prevăzut ca acest remorcher să aibă un echipaj propriu. Remorcherul fluvial este încadrat cu echipaj de la celelalte nave ale unității și este compus din patru maiștri militari și patru SGV. Cu toate acestea oamenii se descurcă destul de bine. Sunt oameni cu experiență începând de la comandantul navei, maistrul militar pr. Petre Pleșea, care are 22 de ani de ambarcare pe navele Forțelor Navale, este de specialitate timonier și aparate electrice de navigație și îndeplinește prin cumul și funcția de consilier al comandantului pentru problemele maiștrilor militari, subofițerilor și SGV, șeful de echipaj maistrul militar IV Florin Gorovei și șeful mecanic maistrul militar II Ionel Moroianu, din 1989 la Dunăre și din 2002 la Divizionul 88 Vedete Fluviale, alături de SGV aleși dintre cei mai buni ca să asigure cu succes misiunile acestui remorcher.

După ce a absolvit Școala de Maiștri Militari în 2007 ca șef de promoție, maistrul

militar IV Florin Gorovei a ales Dunărea, unde în prezent îndeplinește două funcții, aceea de timonier la bordul uneia din vedetele fluviale din Divizionului 88 Vedete Fluviale și prin cumul funcția de șef de echipaj la remorcherul fluvial: „Este greu să îndeplinești două funcții la aceste nave pentru că echipajele sunt destul de mici. Să ieși și prin cumul o a doua funcție chiar ține de putere și încerc să mă perfecționez și să dovedesc că sunt un maistru pregătit care poate face față oricărui misiuni. Trebuie să arăți și la o navă și la cealaltă că poți să faci față acestor greutăți. Suntem foarte puțini și volumul de muncă este din ce în ce mai mare și trebuie să facem față. Cu toate acestea este frumos la Dunăre, condițiile sunt bune. Nu putem spune că o ducem foarte bine, dar condițiile sunt bune și ne putem desfășura misiunile fără probleme.”

Ce se întâmplă însă în momentul în care și remorcherul și celelalte nave ies pe fluviu, pentru că atunci este nevoie de mai multe echipaje. Pentru marinarii de la Dunăre soluții există întotdeauna, se descurcă cum pot, dar niciodată fără să-și ducă la bun sfârșit misiunile încredințate. Maistrul militar pr. Petre Pleșea: „Ne descurcăm. Eu nefiind pe funcție la o navă fiind consilierul comandantului pot să îndeplinesc această funcție prin cumul de comandant al navei, maistrul Moroianu fiind mecanic și el poate să îndeplinească pentru că la bord mai are un mecanic, un subaltern care este bun și se descurcă. Mai greu, dar merge oricum.”

Un echipaj tânăr

La bordul navelor Divizionului 88 Vedete Fluviale am avut prilejul să îi întâlnim și pe cei mai tineri membri din echipaj. Este vorba despre aspiranții care anul acesta au absolvit Academia Navală „Mircea cel Bătrân”, promoția 2004-2009. Perspectiva de a veni direct din promoție secund pe o navă din Forțele Navale a reprezentat o provocare pentru aspirantul Paul Burlacu, ofițer secund pe vedeta

Aspect din timpul exercițiului de respingere a atacului aviației și a navelor inamice, executat la Divizionul 67 Nave Purtătoare de Artilerie.



Toată tehnica de la bord trece prin pregătirile pentru noul sezon.

fluvială 149: „Am dat marea pentru Dunăre pentru acest vis, pentru această posibilitate. În continuare o să mă pregătesc foarte mult. Știu că este vorba de muncă multă și susținută, însă vreau să ajung comandant de vedetă fluvială. Se spune că experiența și exercitarea profesiei de ofițer de marină la mare este o știință, iar la Dunăre este o artă. Acesta este adevărul și întotdeauna mi-am dorit să fac mai mult, să fiu mai bine pregătit și să am mai multe posibilități de afirmare. Să ai o funcție de conducere este greu, dar satisfacțiile sunt pe măsură.”

Bilanț la sfârșit de toamnă

Având în vedere că ieșirile pe fluviu și misiunile reale ale navelor s-au încheiat, putem spune că sfârșitul de toamnă reprezintă și o perioadă de bilanț pentru fiecare unitate de la Dunăre. Comandorul Tudorel Gândac, comandantul Divizionului 88 Vedete Fluviale: „Misiunile tradiționale specifice vedetelor dragoare au fost completate cu noi misiuni ce vin în întâmpinarea riscurilor asimetrice specifice spațiului fluvial maritim: monitorizarea traficului fluvial, controlul navelor suspecte, descurajarea acțiunilor ilegale la fluviu, impunerea măsurilor de embargo fluvial. În concluzie putem afirma că asigurarea securității traficului fluvial la frontierele U.E. și Alianței Nord Atlantice va deveni misiunea noastră de bază. Echipajele navelor au parcurs toate etapele de instrucție și aici amintesc menținerea, instrucția operațională de bază și avansată și în prezent echipajele se află în menținerea etapei gata de acțiune pentru îndeplinirea oricărui misiuni ordonate. Totodată au fost executate toate misiunile reale de artilerie, de minare și dragaj, toate tragerile cu armamentul individual de infanterie, la care s-au obținut până în prezent rezultate foarte bune. Nu a fost neglijată nici instrucția de comandament, pe parcursul anului

divizionul participând la trei exerciții de comandament, comunicații și informatică, două exerciții de instruire prin simulare și două exerciții tactice pe hartă la care statul major a răspuns cu profesionalism la un spectru mare de provocări. ”

Călătoria continuă la...

Divizionul 67 Nave Purtătoare de Artilerie

Ne continuăm călătoria pe bătrânul fluviu cu poveștile marinarilor și activitățile lor. Continuăm tot cu Portul militar Brăila, mai exact cu Divizionul 67 Nave Purtătoare de Artilerie. Alte nave, trei monitoare și cinci vedete blindate același subiect...ce fac marinarii de la fluviu la bordul acestor nave.

Chiar dacă, în această perioadă, principala misiune a oamenilor de aici o reprezintă reviziile și lucrările de reparații la nave și tehnică de luptă, într-un cuvânt trecerea la exploatarea de sezon, instrucția continuă la fluviu, Divizionul 67 Nave Purtătoare de Artilerie desfășurând o serie de exerciții. Căpitan-comandorul Valeriu Simionov, locțiitorul comandantului Divizionului 67 Nave Purtătoare de Artilerie. Căpitan-comandorul Valeriu Simionov: „În fiecare miercuri în unitate se execută instrucție colectivă având în vedere că prezența efectivelor se apropie de 100%. În această perioadă organizăm exerciții tactice la care participă echipajele navelor operative: respingerea atacului aviației și a navelor inamice și lichidarea urmărilor atacului. De asemenea, executăm lucrările din cadrul planului de mentenanță, în acest sens avem o navă aflată în reparații la atelierul plutitor. O activitate de asemenea importantă în curs de desfășurare este verificarea și admiterea promoției 2009 la executarea serviciului de zi și la admiterea la deservirea mecanismelor.”

Noi membri în echipaj

La bordul navelor Divizionului 67 Nave Purtătoare de Artilerie am fost interesați să aflăm de ce au ales să devină marinari la Dunăre, cum este viața la fluviu și cu ce gânduri pornesc la drum cei mai tineri membri din echipaj. Aspiranții care anul acesta au absolvit Academia Navală „Mircea cel Bătrân”, promoția 2004-2009, maiștrii militari care tot anul acesta au absolvit Școala Militară de Maiștri Militari „Amiral Ion Murgescu” și soldații gradați voluntari la început de carieră. Pentru aspirantul Nicoleta Coman, comandant serviciu de luptă logistic la monitorul 47, să fii marinar la Dunăre e o tradiție de familie: „Am prins dragostea de Dunăre de la tatăl meu care este cadru activ în armată și care tot la Dunăre lucrează. De la el am văzut ce înseamnă Dunărea, de la el am auzit povești despre Dunăre și de la el am prins dragostea aceasta de Dunăre. Deocamdată, suntem în pragul de pregătire pentru că diferă foarte

mult ceea ce am făcut în școală cu ceea ce am găsit pe teren, diferența făcându-se între teorie și practică. Învățăm ce înseamnă fiecare serviciu de luptă, învățăm ce trebuie să facem, cum trebuie să facem și cum să lucrăm cu oamenii. Faptul că navele sunt mai mici nu este un impediment este chiar un avantaj, pentru că o navă mai mică, cu spații mai restrânse face ca echipajul navei să fie o familie, o familie mai unită decât cele de la mare.” Aspirantul Bobi Mădălin Apostu, comandant operații: „Am ales Dunărea pentru că sunt brăilean și am vrut să revin acasă și pentru că am făcut stagiul de practică și la mare și la Dunăre și mi s-a părut mai frumoasă viața de la fluviu. E diferit de ceea ce am făcut în academie, dar e frumos, nu pot să spun că e greu, m-am acomodat destul de bine.”

Maistrul militar V Alexandru Simion, specialist V senzori și armament: „Condițiile la mare sunt foarte vitrege din cauza râului de mare pe care l-am avut în voiajul cu bricul «Mircea» și am preferat să vin la fluviu. Aici am familia, am prietenii, îi am pe toți. Mi-era foarte greu să mă duc într-un oraș nou și să-mi iau viața de la capăt. Am făcut practică tot la Brăila și în momentul în care am fost repartizat deja știam la ce să mă aștept. În practică surpriza a fost destul de plăcută pentru că nu mă așteptam ca oamenii să fie atât de uniți și să dorească să ne împărtășească din tainele dumnealor. Pe viitor aș încerca să optez către București totuși, dar pe o funcție de ofițer, desigur îndeplinind condițiile necesare studii superioare și apoi printr-o filieră indirectă să ocup un post.”

Soldat gradat voluntar Elisabeta Bărbieru: „Am venit la Dunăre în ideea de a fi mai aproape de casă. Eu sunt din Galați, eram la Constanța, nu mă descurcam financiar și din acest motiv am ales să mă transfer la Brăila. Condițiile sunt bune, chiar foarte bune, navele sunt mai mici, suntem ca o familie. Cu siguranță voi continua să rămân în armată, am în plan să dau la subofițeri, sper să reușesc, dacă nu o școală militară de maiștri.”

Instantaneu din timpul exercițiului de vitalitate, stingerea unui incendiu.



Cei mai tineri membri din echipaj se pregătesc pentru a deveni marinari la Dunăre. În prim plan aspirantul Nicoleta Coman.

Marinari cu experiență

Pentru că în materialele noastre la Dunăre ne-am propus să vă prezentăm poveștile marinarilor cu bune și rele, am aflat cum este viața la fluviu și de la cei cu o mai mare experiență la bordul navelor. Locotenent-comandorul Nicu Chirea, șef operații și instrucție la Statul Major al Divizionului 67 Nave Purtătoare de Artilerie este la Dunăre din 1995, iar motivul pentru care a rămas aici îl reprezintă în primul rând condițiile din divizion, colegii și diversitatea activităților: „Am rămas aici în primul rând datorită condițiilor pe care le-am găsit în acest divizion, faptul că întotdeauna am găsit să fac ceva nou, niciodată nu a intervenit plafonarea, întotdeauna am găsit soluții noi. Mă refer la condițiile de pregătire, la oamenii care sunt în divizion, la activitățile desfășurate an de an care niciodată nu au fost aceleași întotdeauna au fost diferite deci nu putem spune că a intervenit rutina.” Maistrul militar III Marius Răducu este



Verificarea tehnicii de luptă.

șef de echipaj la bordul vedetei blindate Smârdan de aproximativ un an, dar poate vorbi de o experiență de 10 ani la Dunăre: „Viața este frumoasă, dar condiții destul de grele, frig, tablă și cu sănătatea... ușor, ușor ne îmbolnăvim. Am rămas aici pentru că în timp te atașezi de navă, de echipaj, e greu să schimbi un anumit stil de viață, iar o schimbare este destul de dificilă.” Căpitanul Mihai Dobrea, își amintește cum a fost în toată această perioadă de 6 ani de când este comandat la vedeta blindată Smârdan: „Au fost și greutăți au fost și bucurii. De când sunt comandant din 2003 am executat trageri de artilerie în raioanele Sfântul Gheorghe, Midia, Peceneaga și am participat cu nava la misiuni internaționale. Sunt foarte mulțumit de ceea ce fac în acest moment și pot să spun că la Dunăre se face și instrucție și marinărie. Condițiile sunt bune, chiar dacă este o navă de dimensiuni mai mici. Mai sunt probleme pe sezonul rece cu vremea, dar trebuie să facem față pentru că de asta suntem aici să ducem orice misiune la capăt.”

Au trecut mai bine de 14 ani de când locotenent-comandorul Nicu Chirea este ofițer la fluviu, o perioadă suficientă, am putea spune, pentru transformări: „Aș putea spune că s-au schimbat oamenii, condițiile de muncă sunt altele față de cele din 1995, avem tehnologie nouă pe care o exploatăm în divizion la momentul actual. Acum continuăm cu echipajele pregătirea pentru întâmpinarea unui nou an de instrucție în care avem foarte multe de îndeplinit, trageri, activități specifice fluviului.”

Secția 329 Logistică

Următoarea oprire din periplul nostru în Portul militar Brăila am făcut-o la atelierul plutitor de reparații nave și tehnică de luptă care aparține Secției Logistice Brăila, unde am găsit în reparații vedeta blindată Smârdan, din Divizionul 67 Nave Purtătoare de Artilerie. În ce stadiu se află lucrările de reparații am aflat de la căpitanul Mihai Dobrea, comandatul navei: „Din totalul de 63 de lucrări până în momentul de față s-au finalizat 50, asta înseamnă un procentaj de 75%. Cooperarea cu lucrătorii Secției



Pregătirea mijloacelor auto ale Secției 329 Logistice Brăila pentru perioada de iarnă.

Logistice este foarte bună. Dumnealor și-au dat tot interesul să ne ajute să putem să menținem nava în stare de operativitate și să o pregătim pentru misiunile viitoare. Sunt foarte mulțumit, nu am de ce să nu fiu mulțumit pentru că mi-am format aici un echipaj extraordinar. Sunt comandant pe această navă din 2003 și am avut tot timpul grijă să mi-i formeze așa cum îmi doresc.”

Principala misiune a oamenilor care lucrează la atelierul plutitor o reprezintă menținerea într-o permanentă stare de operativitate a tehnicii prin executarea lucrărilor de reparații la nave și tehnică de luptă. Și pentru că se apropie sezonul rece, am vrut să aflăm care sunt activitățile curente, ce lucrări de reparații se desfășoară, cum sunt condițiile de lucru și cum e iarna la Dunăre. Maistrul militar pr. Ion Bogatu, șef atelier plutitor: „Avem nava 178 în reparații curente, șapte nave în revizii lunare, sprijinim echipajele care execută activități de conservare a navelor pentru ca totul să se desfășoare în condiții corecte și regulamentare. În general ne-am descurcat. Condițiile de la atelier sunt bune, ne mulțumim cu ce avem. Oamenii sunt mulțumiți de condiții, dar salariile sunt mici pentru necesitățile lor, pentru efortul pe care îl depun și sacrificiile care se fac. Iarna este mai rece decât în alte părți, dar nu exagerat. Acum 4, 5 ani a înghețat Dunărea, dar anul

trecut a fost foarte bine. Ne descurcăm, trebuie să ne descurcăm pentru că navele începând din februarie intră în reparații și trebuie să executăm lucrările care sunt planificate.”

Și pentru a avea o imagine de ansamblu asupra Grupului de Nave Logistice, ultima oprire am făcut-o la Secția 329 Logistică Brăila, unde am aflat de la căpitan-comandorul Iulian Sandu, comandatul secției, care sunt principalele activitățile în această perioadă: „În această perioadă se desfășoară activități importante atât la navele din Grupul de Nave Logistice cu sprijinul personalului de la atelierul plutitor cât și activități de pregătire a pavilioanelor și cazarmilor pentru sezonul rece. O altă latură importantă a activității noastre se referă la pregătirea mijloacelor auto pentru perioada care va urma. În prezent la Secția 329, la Grupul de Nave Logistice sunt în finalizare lucrările pentru conservarea ceamului 418, a poligonului de vitalitate și pregătirea pentru funcționarea pe timpul sezonului rece a celorlalte nave din Grupul de Nave Logistice. Desigur noi putem să asigurăm în funcție de temperaturile exterioare, din momentul de față, oricând energia termică necesară desfășurării activităților în condiții normale.”

Călătoria noastră la Dunăre va continua și în paginile următoare cu activitățile marinarilor din Portul Militar Tulcea

Nava de demagnetizare Electronica și ceamul autopropulsat din Grupul de Nave Logistice.



De la Brăila... la Tulcea

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

Rămânem tot la Dunăre, dar într-o altă locație, în Portul militar Tulcea, mai exact la Secția 325 Logistică și Secția a II-a Vedete Fluviale. Călătoria pe bătrânul fluviu continuă, astfel, în încercarea de a descoperi și în Portul militar Tulcea poveștile marinarilor și de a vedea care sunt activitățile pe care aceștia le desfășoară la sfârșit de toamnă în așteptarea sezonului rece.

Verificarea tehnicii de la bordul navei de comandament *Fortuna*, aparținând Secției 325 Logistică.



Activități de sezon

Nu mai reprezintă nici o noutate faptul că în această perioadă principala misiune a oamenilor de aici o reprezintă lucrările pentru conservarea navelor, reviziile și reparațiile la nave și tehnică de luptă, pentru că vorbim de trecerea la exploatarea de sezon. Căpitan-comandorul Tudorel Ivana, comandantul garnizoanei Tulcea: „Referitor la activitatea de trecere la exploatarea de sezon în mare parte activitățile sunt pe final. S-a executat întreținerea tehnică

de sezon pentru partea de auto și mare parte din tehnica navală propusă spre conservare a și executat activitatea.”

Cu toate acestea, marinarii de la fluviu își continuă instrucția cu exerciții specifice respingerea atacului aviației inamice și exerciții de vitalitate, stingerea unui incendiu și gaura de apă. Maistrul militar III Vasile Moscu, comandant serviciu de luptă electromecanic la vedeta fluvială 165: „Am desfășurat un exercițiu de respingere a unui atac de joasă înălțime, în cadrul căruia s-au desfășurat și exerciții de vitalitate, un incendiu de natură neelectrică la unul din compartimentele navei și un incendiu cu gaură de apă la compartimentul dragaj, la care s-a acționat cu mijloacele de vitalitate ale bordului. Echipajul s-a descurcat foarte bine. Au fost antrenamente care se fac în fiecare zi pe secție, pe nave. Sunt stabilite grupele de vitalitate și fiecare acționează după roluri și atribuțiuni.”

În perioada sezonului rece nu toate navele intră în conservare, cel puțin în cadrul Secției Logistice Tulcea există nave care rămân operative și care își continuă activitatea inclusiv atunci când Dunărea îngheață. Este și cazul remorcherului fluvial care acționează în situații de urgență, atunci când pe Dunăre se formează sloiuri de gheață și asigură transportul populației din suburbia Tudor Vladimirescu și localitățile limitrofe, la Tulcea. Maistru militar Laurențiu Tănăsă,

comandant cazarmă plutitoare *Târnava* și comandant tanc fluvial 341, ne-a povestit una dintre cele mai dure experiențe trăite iarna, la Dunăre, în urmă cu trei ani: „Am avut experiențe dure pentru navă și echipaj în ultimii 3, 4 ani. Acum 3 ani, aproape o lună, remorcherul a transportat civili din zona suburbiei Tudor Vladimirescu în zona orașului traversând canalul Tulcea, întrucât Dunărea a fost astupată de dopuri de gheață. Practic ea nu îngheață, dar sloiurile care vin se blochează într-un anumit punct și automat se formează pod de gheață până mai sus de Mila 43. În condițiile acestea am reușit mai greu cu remorcherul nostru 328 să trecem oamenii de pe un mal pe altul. Am întâmpinat greutăți, întrucât puterea motorului nu este atât de mare în comparație cu remorcherele civile care există la Galați și Tulcea, dar într-o perioadă mai mare de timp am reușit să executăm misiunea fără incidente.”

Echipajul remorcherului fluvial este format din doi maiștri și șase SGV. Întrebarea care se impune de la sine este ce se întâmplă în momentul în care se pleacă în misiuni, mai ales în sezonul rece, la transportul de persoane? Reușesc aceștia să facă față și să răspundă prompt în cazul acțiunilor umanitare sau echipajul se suplimentează cu oameni de la celelalte nave? Maistru militar Laurențiu Tănăsă: „Anul trecut am făcut 24 de ore un echipaj, 24 de ore un alt echipaj. Practic toată subunitatea GNLOG a Secției 325 Logistică participă la această activitate, întrucât celelalte nave au echipaje de trei maxim patru oameni, remorcherul având echipajul cel mai mare. Participăm cu toate forțele pentru că altfel nu facem față. Pe zi aveam cel puțin patru sau cinci treceri, în condițiile în care fiind dop de gheață ne chinuam să trecem de pe un mal pe altul și în 15-20 de minute. Ne facem treaba cu efective puține. Muncim foarte mult, dar o rezolvăm până la capăt, cu unele mici scăpări pentru că lipsa echipajului este foarte importantă, dar ne facem treaba.”

Navele care rămân operative au misiunile stabilite prin natura lor, remorcherul fluvial pentru intervenții în

Nava de comandament *Siret* și atelierul de reparații nave care aparțin Secției 325 Logistică.



Intervenția marinarilor Secției a II-a Vedete Fluviale de la Tulcea pentru stingerea incendiului.

situații de urgență, șalupe fluvială de remorcare-salvare 591 pentru serviciul de navă salvare-avarii și misiuni de remorcaj, ceamul 417 pentru aprovizionarea cu materiale a farurilor de la Sulina și Sfântul Gheorghe și tancul fluvial pentru aprovizionarea cu motorină. Maistrul militar III Aurel Jean Gudruman, comandantul ceamului 417: „Este o navă pentru transport, ambarcare-debarcare materiale, trupe și autovehicule. Noi în principal asigurăm cu materiale farurile de la Sfântul Gheorghe și Sulina. Am participat la misiuni cu cei de la Batalionul Infanterie Marină, transportând trupele și tehnica specifică lor. Am intervenit la inundații și atunci când a fost vorba de gripe aviare, prin asigurarea cu alimente și materiale necesare. În luna noiembrie am avut ultimul marș pentru aprovizionarea cu combustibil și materiale pentru iarnă a farurilor de la Sfântul Gheorghe și Sulina, după care urmează o perioadă de liniște până în luna aprilie, cel puțin în ceea ce privește marșurile, pentru că dacă Dunărea îngheață, nava fiind eficientă, intervenim. Nava are parcurși cam 2600 de Km pe an pe Dunăre, în jur de 13 marșuri.” Chiar dacă echipajul navei este

format doar din trei membri, pentru că în urmă cu o lună unul dintre ei a demisionat, oamenii se descurcă. Au deja câteva marșuri pe fluviu făcute în patru sau cinci oameni. Aceasta este situația și o acceptă pentru că altă soluție nu există, cel puțin la momentul de față.

Maistrul militar III Ionuț Bârsan comandantul șalupei fluviale de remorcare-salvare 591: „Fiind o șalupă fluvială de remorcare-salvare majoritatea misiunilor sunt de remorcare, căutare-salvare, asigurarea manevrelor de intrare-ieșire din port și asigurarea vitalității navelor din Portul militar Tulcea. În această perioadă nava făcând serviciul de navă salvare-avarii nu se conservă, verificăm instalațiile de încălzire, le punem în funcțiune de fiecare dată când o să fie nevoie, când temperaturile scad foarte mult și ne pregătim pentru sezonul rece.”

Nici pentru navele din componerea Secției a II-a Vedete Fluviale lucrurile nu stau altfel, atunci când, iarna pune stăpânire și amenință cu înghețul. Maistrul militar III Vasile Moscu: „Am avut în anii trecuți sloiuri pe Dunăre și s-au făcut echipaje de intervenție care să acționeze în caz de urgență 24 de ore din

Cazarma plutitoare *Târnava*, bacul fluvial 457 și remorcherul fluvial 328 ale Secției 325 Logistică.





Două dintre vedetele fluviale ale Secției a II-a Vedete Fluviale.

24. A fost mai greu, dar a trebuit să ne descurcăm. Sperăm ca anul acesta să nu avem sloiuri și vremea să țină cu noi. ”

A fost anul 2009...

Pentru că sfârșitul de toamnă reprezintă, așa cum am mai spus, și o perioadă de bilanț pentru fiecare unitate de la Dunăre, am aflat cum a fost anul 2009 și care sunt principalele activități ale unităților de la Tulcea de la căpitan-comandorul Tudorel Ivana: „Din punctul meu de vedere a fost un an bun și argumentez prin faptul că navele noastre, spre deosebire de alte nave, cu toate că suntem secție logistică și facem asigurarea pentru unitățile din sarcină, și-au îndeplinit misiunile pe care le-au avut. Dacă pentru alții pe primul loc este situată instrucția, pentru noi pe primul loc este asigurarea logistică pentru unitățile din sarcină și procesul de instrucție nu se poate desfășura dacă nu sunt asigurate resursele materiale. La începutul lunii noiembrie ne-am deplasat cu ceamul 417 la Sulina pentru a asigura combustibilul necesar funcționării farul de aterizare pe timpul iernii. Am avut andocată o șalupă a Direcției Hidrografice, aceasta fiind ultima activitate legată de andocări. Am avut de realizat mentenanța pentru trei nave ale Secției a II-a din Divizionul 88 Vedete Fluviale. Anul nu s-a finalizat și mai avem în continuare misiuni de executat. Noi executăm și intervenții în situații de urgență. Chiar am executat aceste activități în condițiile în care din cauza ghețurilor este interzisă navigația pe Dunăre, noi facem transportul sinistrajilor din localitățile limitrofe. Am executat intervenții și în caz de inundații. Anul acesta am fost într-un fel feriți, dar implicații au fost pentru că nivelul Dunării a fost mai scăzut ca de obicei și nici așa

nu este bine. Activitățile au decurs normal, am avut resursele materiale necesare, nu au fost probleme, ne-am descurcat pe linia aceasta.”

Marinari cu suflet tânăr

Și în Portul militar Tulcea ne-am îndreptat atenția spre cei mai tineri membri din echipaj, aspiranții și maiștrii militari proaspăt veniți din promoție. Ca orice tânăr la început de carieră, cei mai noi membrii din marele „echipaj” de la Dunăre au pornit la drum optimiști, dornici de a învăța și de a se familiariza cu ceea ce înseamnă navigația pe fluviu, plini de speranțe și vise aproape imposibil de nerealizat. Aspirantul Valentin Demente, secund la vedeta fluvială 163: „Sunt din Tulcea și am căutat să vin cât mai aproape de casă, dar cu timpul o să caut să merg mai departe. Deocamdată este bine, avem oameni cu care să lucrăm,

oameni capabili, comandanți buni care vor ca treaba să meargă, sunt dispuși să ne învețe și asta ne ajută foarte mult. Acum învățăm să devenim ofițeri și să facem față responsabilităților. Viața este bună aici, navele sunt în stare bună, au fost întreținute bine. Nu pot să spun că sunt probleme în momentul de față. Trebuie doar să ne adaptăm și să ne descurcăm cu ce avem. Dar este bine.” Maistrul militar V Florin Diaconu, specialist V electromecanică la vedeta fluvială 165: „M-am acomodat foarte bine, ținând cont că am făcut și stagiul în iunie la Brăila. Am ales Tulcea pentru că este un oraș frumos, aproape de Delta și misiunile sunt frumoase pe Dunăre. Condițiile sunt ca pe orice navă grele, dar viața este frumoasă aici. Am multe lucruri de învățat. Deocamdată vreau să învăț la Dunăre, poate pe parcurs în anii ce urmează o să ajung și la mare.”

Și pentru că am aflat care este opinia celor mai tineri membri din echipaj cu privire la viața la Dunăre, am dorit să privim și prin ochii marinarilor cu mai multă experiență. Maistrul militar III Vasile Moscu a venit în 2005 la Secția a II-a Vedete Fluviale de la Divizionul Rachete Navale de la Mangalia. Motivul? Familia care locuia la Tulcea. După câțiva ani petrecuți la mare maistrul militar III Vasile Moscu revine la Dunăre: „Motivul pentru care am venit la Dunăre a fost familia pe care o aveam aici. M-am acomodat, m-am pregătit. Totul e să-ți înveți tehnica, să știi să o exploatezi, să-ți cunoști atribuțiunile, să-ți instruești subordonații și atunci nu sunt probleme. Sunt alte condiții la navele de la Dunăre spre deosebire de cele de la mare, dar ne-am adaptat și pot spune că am mulțumiri profesionale.”

Călătoria noastră la Dunăre se încheie aici, nu înainte de a le transmite marinarilor de la fluviu Sărbători fericite, multă sănătate și cât mai multe realizări profesionale în anul ce vine. ■

Instantaneu din timpul exercițiului de respingere a atacului aviației inamice.



A patra conferință doctrinară a Forțelor Navale

„Doctrina Forțelor Navale Române între prezent și viitor”



Foto: Ștefan Ciocan

Participanții la Conferința Doctrinară a SMFN.

Căpitan Cosmin OCHEȘEL

Vineri, 16 octombrie, s-a desfășurat la Hotelul Militar nr. 2 Constanța a IV-a conferință doctrinară a Forțelor Navale sub genericul „Doctrina Forțelor Navale Române între prezent și viitor”. La această activitate au participat cadre militare în activitate și în rezervă, precum și reprezentanți ai celorlalte categorii de forțe. Astfel, am putut remarca prezența șefului Instrucției și Doctrinei Forțelor Aeriene, în persoana comandorelui dr. Alexandru-Petru Galușcă (contraamiral de flotilă, în acest moment), Forțele Terestre fiind reprezentate chiar de șeful Statului Major al Forțelor Terestre, generalul-maior dr. Dan Ghica-Radu. După cuvântul de deschidere al șefului Statului Major al Forțelor Navale, contraamiralul Dorin Danilă au avut alocuțiuni ofițeri din cadrul Forțelor Navale și invitații. După momentul de deschidere, participanții au continuat activitatea pe secțiuni. Astfel, am putut

distinge șapte secțiuni corespunzătoare celor șapte capite ale FN-1, Doctrina Forțelor Navale, ediția 2009. Acestea au fost: principii doctrinare, mediul maritim și fluvial de securitate, puterea navală, specificul Forțelor Navale Române, operațiile navale, principiile de folosire a Forțelor Navale în operații și logistica Forțelor Navale. În ultima parte a activității au avut loc lucrări în plen pe parcursul cărora au fost prezentate concluziile rezultate în urma prezentărilor și dezbaterilor pe secțiuni, sub forma unor analize comparative ale FN-1 cu doctrinele altor state.

Pe parcursul prezenței noastre am putut sta de vorba cu comandorul Tiberiu Chodan, șeful Secției Doctrină din Statul Major al Forțelor Navale, care ne-a declarat: „Această Conferință doctrinară este o activitate planificată care vizează discutarea comparativă cu doctrina altor state a proiectului de doctrină al Forțelor Navale care urmează să intre în aplicare anul

viitor. În acest scop se urmărește corelarea prevederilor prin această doctrină cu cerințele rezultate pentru folosirea Forțelor Navale în vederea promovării intereselor naționale maritime și fluviale ale României, cu cerințele și schimbările care rezultă din transformările care au loc atât din punct de vedere al înzestrării cât și structural al Forțelor Navale și a Armatei României. Referitor la activitate este pentru prima dată când au dat curs invitației noastre, șefii de categorii de forțe ale armatei și șeful Poliției de Frontieră, fapt care ne onorează și totodată pune noi baze de colaborare pentru viitor în ceea ce privește corelarea prevederilor din documentele reciproce existente în acest domeniu.”

La finalul acestei activități putem spune că a patra conferință doctrinară a Forțelor Navale a fost un eveniment major organizat de Forțele Navale Române atât prin importanță, participanți, dar și prin prisma discuțiilor avute atât în plen dar și pe secțiuni. ■

Marinarii - învingători pe tatami

Clubul Sportiv Marina al Academiei Navale „Mircea cel Bătrân” a reprezentat Forțele Navale la a X-a a ediție a Cupei României la Taekwondo, unde a obținut locul I pe echipe. Competiția s-a desfășurat în perioada 29 noiembrie-1 decembrie, la Târgu Mureș. Aproximativ 400 de sportivi și-au disputat primele locuri la toate categoriile de vârstă, respectiv copii, cadeți, juniori și seniori, din toate cluburile și asociațiile județene de taekwondo afiliate la Federația Română de Taekwondo din cadrul Ministerului Tineretului și Sportului. Lotul Clubului Sportiv Marina a fost format din 12 ofițeri, soldați gradați voluntari și studenți din Forțele Navale. Dincolo de rezultatul pe echipe, marinarii au fost pe podium și la concursurile individuale. Astfel, aspirantul Ioan Moldovan, de la Statul Major al Forțelor Navale a obținut locul I și a fost declarat cel mai bun sportiv al competiției, același loc obținându-l și Alexandru Chivu, student la Facultatea de Marină Militară. Cei doi au fost urmați de Alin Boanță de la Facultatea de Marină Militară, Roland Nica de la Facultatea de Marină Civilă și SGV Nicolae Leciu care au urcat pe treapta a doua a podiumului, iar pe locul III s-au clasat trei studenți de la Facultatea de Marină Militară Cecil Benga, Cristian Bostă și Daniel Rusu și SGV Ciprian Encică. Cu siguranță rezultatele obținute s-au datorat și antrenorului George Ungureanu și coantrenorului și șef al delegației aspirantul Daniel Ungureanu. (C.O.)



Foto: ANMB



Foto: Ștefan Ciocan

„Toamna se numără bobocii” și la Academia Navală „Mircea cel Bătrân”

Olivia BUCIOACĂ

În prima zi a lunii octombrie, la Academia Navală „Mircea cel Bătrân” a avut loc festivitatea de deschidere a noului an universitar, atât pentru bobocii care au pornit pe drumul plin de neprevăzut al carierei de ofițer de marină, pentru prima dată, cât și pentru studenții care au deja experiența mai multor ani de studii. La eveniment au participat secretarul de stat pentru politica de apărare și planificare, Viorel Oancea, șeful Statului Major al Forțelor Navale, contraamiralul Dorin Dănilă, comandanți de unități, oficialități centrale și locale, personalități ale vieții publice și universitare constănțene, reprezentanți ai autorităților locale din domeniul portuar, rude și prieteni. În această toamnă, peste 500 de studenți au pășit în anul I, la facultățile de marină militară, civilă și la studiile de masterat.

Cei care sunt la început de carieră, pornesc în primul an de studiu, plini de entuziasmul specific vârstei, considerând că pentru a reuși este nevoie de foarte multă muncă și seriozitate. Olimpia Mirea: „Vreau să muncesc foarte mult în continuare, așa cum am făcut și până acum ca să intru pentru că mi-am dorit într-adevăr. Vreau să tratez cu foarte multă seriozitate, cariera militară implică, de altfel, foarte multă seriozitate, foarte multă muncă, dar, totodată să încercăm să îmbinăm și utilul cu plăcutul, atâta timp cât mi-am dorit este o plăcere. M-am născut aici la mare, an de an am sărbătorit Ziua Marinei în acordurile fanfarei militare și de aceea mi-am dorit marina militară.”

În anul universitar 2009-2010, în cadrul Academiei Navale „Mircea cel Bătrân” se pregătesc peste 2000 de studenți și cursanți în cadrul celor nouă programe de studii de licență și de masterat acreditate de Agenția Română de Asigurare a Calității în Învățământul Superior.



Foto: Ștefan Ciocan



Foto: Ștefan Ciocan

Mereu sensibile și generoase inimile bătrânilor marinari

CRONICĂ DE TOAMNĂ

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

Pe harta darurilor oferite muzeului Academiei Navale „Mircea cel Bătrân” în ultima perioadă de timp, regăsim cu bucurie Iașiul, Bucureștiul, Piteștiul, Constanța, Piatra Neamț. Deși marinarii în cauză în majoritatea cazurilor navighează printre stele, darurile lor par a fi mai prețioase. Ei le-au lăsat moștenire. De la Pitești, văduva radiotelegrafistului Roman Negoescu, membru al primului echipaj al *N.S. Mircea*, ne-a trimis o emoționantă scrisoare, însoțită de stiletul soțului său și de fotografia întregului echipaj. Doamna Geta Negoescu ne povestește că „La 3 martie 1943, în comuna Soveja, locul natal al marinarului, a avut loc un mare incendiu ce a mistuit și casa părintească cu tot ceea ce avea în ea, acolo se aflau și cele trimise de el din călătoria cu Nava-Școală *Mircea*, pe toată Mediterana (...). După război, a plecat din marină. Fostul comandant l-a rechemat în anii 1950. A vrut să se reîntoarcă în marină, dar nu s-a putut. Regretul cred că l-a însoțit până la sfârșitul vieții (...) a iubit foarte mult marea ...”

Darul de la Piatra Neamț, a venit via București, prin amabilitatea unui prieten drag al muzeului, domnul



Foto: Ionuț Tudose

București, 31 octombrie 2009. Reunirea membrilor Căminului Marinarilor și a invitaților cu ocazia comemorării colegilor dispăruți în preajma Zilei Iluminății.

comandor (r) Nicolae Mujiciov (promoția 1942 „Desrobirea” a Școlii Navale „Mircea”). Acesta a primit de la domnul Gafta, jurnalul de bord al tatălui său, Ioan Gafta, scris în timpul voiajului lung de un an de zile, făcut în jurul lumii cu *N.S. Jeanne d'Arc* (1936), certificatul de botez, note autobiografice și o fotografie. Textul jurnalului, bogat în informații, este însoțit de sugestive desene ale aspirantului-elev.

La începutul lunii septembrie, am fost la Iași, am vizitat prietenii mai vechi, prietenii mai noi ai Muzeului Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”. Am revăzut cu drag casa din Copou a familiei comandorului Dumitru Ciobanu (promoția 1932, mecanici, Școala Navală „Mircea”), unde nora sa, doamna ing. Ileana Ciobanu și nepoata, doamna Mihaela Grasu, păstrează la vedere fotografii și obiecte din vremea când acesta a servit în Marină. Și totuși în pod au mai aflat trei albume cu fotografii, multe inedite, ce mi le-au dăruit pentru muzeu.

În urmă cu câțiva ani, am primit de la doamna ing. Sanda Toma prin bunăvoința regretatului comandor (rtg) avocat Mircea Păun, două miniaturi marine semnate Eugen Șerbin. Dar abia acum am avut bucuria să o cunosc pe distinsa donatoare. În anii 60, doamna inginer a lucrat la Direcția Apelor Iași, împreună cu comandorul

(r) Traian Adam, „epurat” din marină, a trecut ca tehnician la alte ape. Devenind o apropiată a familiei Adam, doamna Toma a primit fotografiile de la aceasta. Cu multă amabilitate m-a invitat în casa domniei sale, aflată-n vecinătatea Universității, punându-mi la dispoziție fotografiile păstrate de decenii.

Despre domnul comandor (r) ing. Elisel Anghelescu mi-a vorbit cu căldură camaradul său de promoție, domnul comandor (rtg) Romeo Hagiac. „Ar fi păcat să mergeți la Iași și să nu urcați în Ciurchi, până la Elisel. Este o comoară de om!” Născut la Tulcea, școlit la București și Constanța (Școala Navală 1941-1943), în anul 1948 a luat drumul pribegiei - Serbia, Italia, Franța, SUA și Canada, iar de câțiva ani s-a stabilit la Iași. Aceste date lapidare, însoțite de povestiri savuroase, au făcut deliciul unei vizite de după-amiază. Sperăm să vă oferim un material cât mai curând! Prin amabilitate doamnei Erica Frățilă, am obținut fotografiile ale domnului E. Anghelescu, din vremea când era în Marina Regală.

Și tot în septembrie, am primit la muzeu vizita domnului viceamiral (r) ing Gh. Becheș. Acesta, la un moment dat, a observat că ținuta de iarnă ce a aparținut viceamiralului ing. Marcel Diaconescu, este incompletă. Peste câteva zile, a adus căciula de astrahan,

piesa lipsă. Domnul viceamiral a ținut să precizeze: „Amiralului M. Diaconescu îi port recunoștință și stimă. Mi-a fost profesor la Academia Tehnică Militară.”

București, 30 octombrie. M-a primit domnul contraamiral (rtg) Raymond Stănescu, care mi-a dăruit ultimele sale lucrări publicate. Eu i-am dus revista „Marina Română”. A doua zi, la Careul Marinarilor, găzduit de doamna avocat Dana-Andreea Gruia-Dufaut, nepoata regretatului inițiator al Careului, comandorul Nicolae Valasoglu, a avut loc comemorarea membrilor Careului trecuți la cele veșnice. Duminică, 1 noiembrie, era Ziua Iluminației, în amintirea celor care au plecat. Membri ai Careului, ai Ligii Navale, filiala București, domnul căpitan-comandor Ion Gavrilă, reprezentant al Statului Major al Forțelor Navale, precum și membri ai familiilor celor dispăruți au fost prezenți. Un student al Academiei Navale „Mircea cel Bătrân” și o elevă a Colegiului Militar „Dimitrie Cantemir” din Breaza, au fost de față și au ținut să scrie câte ceva. Student caporal Andriu Cornel-George: „O experiență unică: Întâlnire la Careul Marinarilor. Am cunoscut niște oameni, care deși îngreunați de trecerea nemiloasă și



București, 30 octombrie 2009. Contraamiral (rtg) Raymond Stănescu dăruind autoarei articolului ultimele sale lucrări.

inevitabilă a timpului, păstrează vii amintirile dintr-un trecut ce ai putea spune de povești. Un lucru care m-a uimit a fost limpezimea unor ochi albaștri și tineri ce se plimbau viori, depășind amintiri din război. Mi-a arătat, plin de bucurie, o poză de-a lui de pe distrugătorul Regina Maria, când era un tânăr aspirant lângă un instantaneu ce înfățișa aceeași ipostază, doar cu 65 de ani mai târziu. O imagine ce arată viața trecătoare, dar importantă, dacă este trăită cum se cuvine, ce face diferența

în ecuația lumii acesteia. Povești de viață impresionante, care acum, din nefericire, nu mai trăiesc decât în sufletele prea puținoi oameni. Ofițeri de o anumită formație sufletească, o aleasă educație și o noblete dată de profesie și dedicată Marinei. Păcat că acești oameni se sting și mai avem atât de puțin timp, noi marinarii militari, ofițeri sau doar oameni simpli, să învățăm ceva de la Ei, cei care au trăit în vremurile poveștilor.”

În aceeași notă sunt și impresiile elevului caporal Ilios Florina Liliana: „În ziua în care am luat parte la acea reuniune a veteranilor de război din Marina Militară am ascultat o mulțime de legende fascinante prin ochii unor oameni al căror trup, deși marcat de trecerea vremii, și-a păstrat esența vieții și a fericirii. Am văzut mândrie față de această armă și am reușit să înțeleg supremația Forțelor Navale față de celelalte categorii de forțe. Am ascultat, cu ochii închiși, povești de viață, am luat parte la luptele duse de ei, și totul părea un film în regia lui Sergiu Nicolaescu. Am deschis ochii și mi-am dat seama că ceea ce spun acești oameni merită păstrat, fiind realitatea prezentului de atunci, în istoria de acum. Onoarea făcută de acea zi o mai port și astăzi în gând.” ■

Manifestări științifice la Academia Navală „Mircea cel Bătrân”

În perioada 12 – 14 noiembrie, Academia Navală „Mircea cel Bătrân” a organizat Conferința Internațională „NAV-MAR-EDU 2009”. Ajunsă la cea de a XXI-a ediție, manifestarea științifică a reunit peste 180 de cadre didactice universitare, cercetători și specialiști care au susținut lucrări în cadrul următoarelor secțiuni: inginerie electrică și știința calculatoarelor, inginerie mecanică, științe militare și nautice, științe economice, științe socio-umane și limbi străine.

În aceeași perioadă Academia Navală „Mircea cel Bătrân” a fost gazda celui de al VI-lea Workshop Internațional de Compatibilitate Electromagnetică, „CEM 2009”. Manifestarea, organizată în colaborare cu Institutul Național de Cercetare - Dezvoltare pentru Inginerie Electrică INCIE-ICPE CA București, și-a propus facilitarea schimbului de informații științifice și tehnice din domenii precum compatibilitate electromagnetică, comunicații și electronică, biocompatibilitate, efectele expunerii umane la câmpurile electromagnetice și probleme privind măsurătorile și standardizarea. (C.O.)



Foto: Ștefan Ciocan



Foto: Ștefan Ciocan

1 octombrie Sărbătoarea specialiștilor din adâncuri

Olivia BUCIOACĂ

Ca în fiecare an, la 1 octombrie s-a sărbătorit Ziua Scafandrilor Români. Cu această ocazie Centrul de Scafandri al Forțelor Navale, care a sărbătorit în aceeași zi și 33 de ani de la înființare, a organizat un ceremonial militar la care a participat șeful Statului Major al Forțelor Navale, contraamiralul Dorin Dănilă. În deschidere a avut loc o slujbă religioasă și au fost depuse coroane de flori în semn de omagiu adus celor care și-au sacrificat viața în adâncurile apelor, pe timpul misiunilor. În acest an, ziua de 1 octombrie a însemnat și aniversarea a 25 de ani de când în Laboratorul Hiperbar al Centrului de Scafandri s-a reușit atingerea

unei performanțe cotate drept record național de scufundare, la adâncimea simulată de 500 de metri. Cu acest prilej, scafandrii care au participat la scufundare și-au reamintit cum a fost în urmă cu 25 de ani, la adâncimea de 500 de metri. Valentin Nicola: „Acum 25 de ani am avut norocul să particip la această scufundare. Nu este meritul meu decât faptul că am avut șansa să particip și am beneficiat de condiția fizică necesară. Am fost monitorizați de o echipă de specialiști de medicina muncii de la București și Cluj și inclusiv de specialiștii Centrului hiperbar al Marinei Militare care s-au ocupat și au creat toate condițiile sigure pentru executarea acestei scufundări. Era o atmosferă plină de entuziasm. Fiecare dorea să dea tot ce se poate pentru ca această

scufundare să se facă în condiții bune. Timp de 15 zile cât a durat experimentul cel mai mult am simțit lipsa familiei și bineînțeles a soțiilor pentru că eram foarte tineri pe vremea aceea.” Gheorghe Oancea: „Sunt unul dintre cei care a avut onoarea să execute acea scufundare la 500 de metri. Am beneficiat de serviciile unei echipe de câteva zeci de mari specialiști, medici, ingineri, specialiști în hiperbarism. Nu știu dacă am realizat pe moment, era mult de lucru în hiperbarism, la adâncimea respectivă sunt multe modificări în organism, știam numai ce avem de făcut, toată lumea știa ce are de făcut. Se făceau lucruri deosebite pe care le-am realizat mai târziu. Cam asta mi-a rămas mai puternic în amintire.”

Ce sentimente îi încearcă acum pe scafandrii care în urmă cu 25 de ani s-au scufundat la adâncimea de 500 de metri? Emoții și sentimente de recunoștință. Gheorghe Oancea: „Ceea ce simt acum este o mare emoție și o mulțumire pentru că cei care continuă sunt oameni de mare bun simț, cu mult respect pentru ce s-a făcut și încearcă să mențină echipa în standardele internaționale.” Valentin Nicola: „Sentimentele sunt de o emoție profundă și totodată de recunoștință pentru faptul că tinerilor li se aduce aminte de cei care au fost înaintea lor și au participat la scufundări deosebite”

În semn de recunoștință, au fost acordate plachete șefului Statului Major al Forțelor Navale, contraamiralul Dorin Dănilă - fost comandant al Centrului de Scafandri -, scafandrilor GNFOȘ și EOD pentru rezultatele excepționale obținute în misiuni naționale și internaționale și, nu în ultimul rând, celor care în urmă cu 25 de ani au reușit să se scufunde la adâncimea de 500 de metri. ■



Foto: Ștefan Ciocan

25 octombrie - Ziua Armatei Române

Ca în fiecare an data de 25 octombrie reprezintă ziua în care Armata României este în sarbatoare. Lupta și jertfa militarilor români a fost evocată și cinstită prin numeroase ordine de zi și comunicate oficiale, iar din anul 1959, 25 Octombrie a devenit în mod simbolic, Ziua Armatei României.

Devenită simbol al tuturor bătlăilor și eroilor neamului românesc, data de 25 Octombrie a rămas întipărită în sufletele românilor ca zi în care țara își sărbătorește Armata și pe cei care au fost sau sunt în slujba ei. Aflată în centrul interesului public, mai ales după Războiul de Independență din 1877-1878, Armata a participat anual la manifestările prilejuite de Ziua Înălțării Domnului, devenită, după Primul Război Mondial, Ziua Eroilor, iar

mai apoi, după al doilea Război Mondial, această zi, statornicită la 25 Octombrie, a afirmat prestigiul unei instituții care reprezintă îndeplinirea idealurilor naționale: unitatea, independența, suveranitatea, integritatea teritorială. Subliniem că Forțele Navale Române, ca parte componentă a Armatei României, au fost, sunt și vor fi garantul ferm al valorilor noastre europene și al valorilor pentru care nenumărați militari români s-au dedicat și jertfit de-a lungul timpului.

Acest important eveniment a fost prefațat prin organizarea de către Forțele Navale a unei serii de manifestări menite să contureze Ziua Armatei României. Astfel, vineri 23 octombrie în portul militar Constanța a avut loc Ziua Porților Deschise, eveniment la care publicul larg a putut vizita navele militare și

tehnica de luptă a marinei. Am constatat prezența în număr mare a elevilor de la școlile din Constanța însoțiți fiind de dascălii lor. Curiozitatea copiilor s-a îndreptat către Nava Școală *Mircea* și către navele Flotei de Fregate. Ziua de 25 octombrie a debutat cu un simpozion organizat la Muzeul Marinei Romane, eveniment la care directorul instituției, căpitan-comandorul Olimpiu Glodarenco a prezentat mesajele de felicitare ale ministrului Apărării Naționale, Mihai Stănișoară și a șefului Statului Major al Forțelor Navale, contraamiralul Dorin Danilă. Activitățile specifice acestei sărbători au continuat pe parcursul aceleiași zile când au avut loc depuneri de coroane de flori la Cimitirul Eroilor în cinstea ostașilor români căzuți pe câmpul de luptă. (C.O.)



Depuneri de coroane la Monumentul Eroilor din Cimitirul Central Constanța.



Ziua Porților Deschise la bordul fregatei *Regele Ferdinand*.



Ziua Porților Deschise în Portul militar Constanța.

1 Decembrie ZIUA NAȚIONALĂ A ROMÂNIEI



Foto: Valentin Ciobârca (SMG)

Blocul de paradă al Forțelor Navale Române, comandat de căpitan-comandorul Mihai Panait, la trecerea pe sub Arcul de Triumf din București.

Sărbătorirea a 91 de ani de la înfăptuirea Marii Uniri a fost marcată în toate garnizoanele de marină prin ceremonialuri militare și depuneri de coroane de flori la monumentele ridicate în memoria celor care s-au jertfit pentru realizarea idealului național. La parada militară organizată la București Forțele Navale Române au participat cu un detașament de studenți de la Academia Navală „Mircea cel Bătrân”, comandat de locotenent-colonelul Gruia Necoară, un bloc de paradă format din militari de la Centrul de Instrucție al Forțelor Navale, sub comanda căpitan-comandorului Inocențiu Medeșan și de

București. Depunerea de coroane la Mormântul Ostașului Necunoscut de către conducerea Ministerului Apărării Naționale.



Foto: Eugen Mihai (TPA)

Depunerea de coroane de flori de către comandantul garnizoanei, comandorul Vergil Moraru (în centru), în cadrul unui ceremonial militar desfășurat la Mangalia cu ocazia sărbătoririi Zilei Naționale a României.



Foto: Dan Oale

la Batalionul de Infanterie Marină, comandat de maiorul Marius Gheorghescu. În fruntea blocului de paradă s-a aflat anul acesta căpitan-comandorul Mihai Panait, comandantul fregatei *Regele Ferdinand*. În premieră, Forțele Navale au fost prezente la paradă și cu tehnica de luptă, respectiv două instalații mobile de lansare a rachetelor navale de la Divizionul 150 Rachete Navale și două ambarcațiuni de intervenție de la Centrul de Scafandri. În program figura și survolarea, în premieră, a paradei de către un elicopter Puma Naval dar condițiile meteo și ceața nu au mai permis ridicarea de la sol a elicopterelor. (B.D.)

Constanța. Depunerea de coroane la monumentul din cimitirul eroilor căzuți în primul război mondial.



Foto: Ionel Constantin

Brăila. Ceremonial militar prilejuit de sărbătorirea Zilei Naționale a României.



Foto: Dragoș Ichiș

DUPĂ APROAPE 70 DE ANI ...

Un jurnal de bord inedit din voiajul de aducere în țară a N.S. Mircea redescoperit în esca de la Brest a navei din 2008

Text și foto: **Bogdan DINU**

2009 este anul în care *N.S. Mircea* sărbătorește 70 de ani de la intrarea în serviciu și care ne mai oferă încă posibilitatea de a vă oferi noi dovezi ale dragostei de navă și marină ale tuturor celor care s-au aflat vreodată la bord pentru o perioadă mai îndelungată sau mai scurtă. Uneori, după cum veți citi mai jos, aceste mărturii apar surprinzător, departe de țară, în cazul nostru în luna iulie a anului 2008 în timpul participării navei la festivalul Fete de Brest (Sărbătoarea Brestului). Pe timpul escalei ne-a vizitat la bord, chiar pe 14 iulie de ziua națională a Franței, doamna Marlene Antonescu-Weska (plecată din România din anul 1971 și rezidentă în prezent în Plouganven de 13 ani), fiica unuia dintre membrii echipajului *N.S. Mircea* care au adus nava în țară în 1939 de la Hamburg și care ne-a arătat jurnalul tatălui său, unul dintre primele de acest fel ale echipajului noului *Mircea*, continuând astfel frumoasa tradiție a „jurnalelor de bord”, din păcate aproape dispărută azi.

Chiar de pe copertă aflăm titlul, frumos dactilografiat: „24 II – 17 V 1939. Jurnalul voiajului meu din țară la Hamburg – pentru aducerea în țară a Navei Școală „Mircea” (Ed.II) construit de Șantierul „Blohm Wose” (Blohm Voss, n.n.) – și de la Hamburg în țară pe calea apei. Închin acest jurnal scumpului meu îngeraș Cinel.” Pe mai multe zeci de pagini autorul și-a notat, metodic, întreg voiajul, inclusiv o anexă statistică recapitulativă la final cu distanțele, escalele și milele parcurse cu motor sau vele. „Eu am jurnalul tatălui meu, Wentzel Antonescu, în care el descrie întreg voiajul, programul, esca de la Brest, ordonat, amănunțit, până la intrarea în portul Constanța în dimineața zilei de 17 mai 1939. Acest jurnal de bord scris în 1939 este unul din primele documente care aparțin de istoria *N.S. Mircea*. Acum, aici la bord, trăiesc un sentiment extraordinar de emoție și cred că voi realiza amploarea acestei emoții mai târziu pentru că mă gândesc la orele pe care tatăl meu le-a petrecut pe acest vapor și, citind jurnalul, am văzut că atunci când au trecut prin Strâmtoarea Gibraltar, chiar în zilele



14 iulie 2008, *N.S. Mircea*, Brest, Franța. De la stânga la dreapta: căpitan-comandorul Gabriel Moise, comandantul navei, doamna Marlene Antonescu-Weska și comandantul Virgil Moraru, comandantul marșului.



Doamna Marlene Antonescu-Weska explicând emoționată povestea jurnalului.

Paștelui ortodox, s-au confruntat cu o furtună teribilă încât echipajul a pregătit chiar și bărcile de salvare dar au reușit să depășească nevățamați momentul. Toate aceste amănunte sunt redade foarte amplu și foarte frumos în jurnalul tatălui meu și în sfârșit în ziua de azi, pe 14 iulie 2008, jurnalul, după aproape 70 de ani, regăsește nava pentru care a fost scris, nava pe care a parcurs 60 de zile de drum, persoana pe care l-a scris și anume tatăl meu, Wentzel Antonescu,” ne-a declarat emoționată doamna Marlene Antonescu-Weska. Și pentru a vă demonstra că nu doar noi am fost mișcați de legătura dintre omenii din echipaj și navă vă spunem că Andre Feiso, căpitan și doctor pe velierul *Cisne Branco*, nava școală a

Marinei Militare a Braziliei, aflată în prova noastră, prezent și el pe navă la vizita doamnei Marlene Antonescu-Weska, a fost tulburat până la lacrimi la vederea jurnalului și a arcului peste timp, 70 de ani, creat la bord. Ne mărturisea de fapt, aluzie și la faptul că dispun de unul din cele mai moderne veliere, că sunt lucruri care nu se pot cumpăra cu bani, iar tradiția și spiritul creat de un velier se numără printre acestea și că ar trebui să ne simțim mândri și norocoși.

Jurnalul are și un post-scriptum: „Am revăzut acest jurnal după 40 de ani în 1979 ... și constat că l-am întocmit frumos și ordonat deși am și scăpări Dar copiii mei Marilena și Gelu sunt destul de iscusii să le înțeleagă. Înainte de a arunca acest jurnal pe foc sau în altă parte îi rog pe amândoi să-l citească câte o dată ... și să-și facă o idee despre activitatea mea marinărească.” Dorința i s-a împlinit, cu un traseu sinuos al familiei prin Germania și Franța iar după alți 30 de ani vă putem să vi-l prezentăm și dumneavoastră. Rămânem cu regretul că jurnalul, o prețioasă amintire de familie de altfel, nu va intra în patrimoniul muzeistic de marină din țară dar cu mulțumirea că spiritul „Mircea” a lăsat amintiri durabile oriunde în lume. ■

26-28 noiembrie 1965: N.S. Mircea este salvată de la dezastru de marinarii francezi de pe Rhinocérès și Patron-François-Hervis

După 44 de ani

O PERSPECTIVĂ FRANCEZĂ

Un moment rar de solidaritate și recunoștință marinărească

Text și foto: **Bogdan DINU**

Pe 28 noiembrie s-au împlinit 44 de ani de la salvarea *N.S. Mircea* din furtună de către marinarii francezi de pe remorcherul *Rhinocérès*, cel mai puternic pe care îl avea Marina Militară franceză, și de pe șalupa de salvare de pe insula Sein, *Patron-François-Hervis*. După cum se cunoaște prea bine, *N.S. Mircea* se îndrepta, la remorcă împreună cu remorcherele *Voinicul* și *Viteazul*, către șantierul Blohm und Voss de la Hamburg pentru a intra în reparații când a fost surprinsă de declanșarea furtunii în ziua de 26 noiembrie, urmată de ruperea remorcii și lovirea de o geamandură plutitoare, existând pericolul real al pierderii navei. Povestea este cunoscută, supraviețuitorii de atunci își amintesc bine momentul iar noi am publicat mai multe materiale pe această temă în paginile revistei noastre de-a lungul timpului. Vă propunem acum, în anul 70 al existenței navei, să vedem lucrurile și dintr-o perspectivă franceză, chiar dacă acum un an am semnalat momentul într-o formă concentrată, datorită lipsei de spațiu, chiar de la Brest în corespondențele noastre.

Evenimentul la care facem referire s-a derulat la bordul navei, prezentă la Sărbătoarea Brestului, pe data de 11 iulie 2008, atunci când echipajul a ținut să-și exprime recunoștința față de marinarii francezi, câți au mai supraviețuit în cei 43 de ani scurși de atunci, care i-au ajutat în momentele critice ale aceluia sfârșit de noiembrie. La ceremonie, care a prefătat recepția oficială, au fost prezenți și primarul Brestului, François Cuillandre, contraamiralul Raffaelli, comandantul Forței de Acțiune Navală, Sorin Moga, consulul onorific al României la Brest, mulți ziariști dar eroii serii au fost alții. Misiunea de salvare a fost evocată de căpitan-comandorul Gabriel Moise, comandantul navei apoi derularea evenimentelor a fost continuată de către amiralul (rtg) Cristophe-Pierre Stéphan, pe atunci ofițer de permanență la prefectura maritimă și care a coordonat acțiunile de salvare (în prezent domnia sa este cunoscut pentru implicarea în acțiunile Serviciului Național de Salvare pe Mare francez). Dar cel mai emoționant a fost scurtul discurs al lui Vincent Caignou, comandantul de atunci



13 iulie 2008, în comanda *N.S. Mircea*, Brest, Franța. Vincent Caignou (așa cum arăta în fotografia din 1965 și la 89 de ani în plan secund) în dialog cu locotenent-comandorii Constantin Herciu, ofițerul secund al navei (stânga) și Gabriel Duță.

al al remorcherului *Rhinocérès*, în vârstă de 88 de ani, cel care și-a început cariera ca simplu marinăr și a trecut în rezervă cu gradul de căpitan-comandor acum 32 de ani. Bătrânul, care își amintea perfect toate detaliile intervenției de parcă se întâmplase ieri, a fost mișcat mai ales de faptul că misiunea lor de atunci nu a fost uitată într-o vreme când recunoștința are viață scurtă sau, și mai rău, lipsește cu desăvârșire: „Momentul face parte din cariera mea dar pentru un marinăr e important faptul că poate să salveze alți marinari. E important și pentru că eu am pornit în viață ca simplu marinăr, chiar dacă mai târziu a fost mai bine. E foarte important pentru că salvarea navei

a însemnat salvarea de vieți omenești. A fost foarte periculos și am avut noroc că vremea s-a îmbunătățit astfel că *Mircea* nu a rămas singur. Nava și oamenii erau terminați. Din păcate am reușit să ne întâlnim abia după 43 de ani dar sunt bucuros pentru că trebuie să spunem că în general mulțumirile și recunoștința au viață scurtă.”

Să mai amintim și modestia lui Vincent Caignou care nota în raportul său, după cum reiese dintr-un extras din arhiva SNSM, că „...doresc să semnez comportamentul remarcabil al șalupei de salvare «Sein 11» care a fost un element determinant al reușitei misiunii.” Comandantul navei a oferit bătrânilor „lupi de mare” francezi în semn de recunoștință și solidaritate marinărească diplome și plachete ale navei care să le amintească de acest moment. Ceremonia a fost bine mediatizată în presa scrisă locală de a doua zi, atrasă și de ineditul evenimentului, vizibil din titluri: „La Brest, *Mircea* și-a regăsit salvatorii”, „Regăsiri. Velierul cu trei catarge și-ar fi găsit sfârșitul pe coastă”, „Omăgiu adus de *Mircea* lui Vincent Caignou”. După 43 de ani cercul s-a închis iar noi rămânem cu mulțumirea că, deși târziu, nava, prin echipajul din prezent, s-a putut reîntâlni cu salvatorii din 1965. ■



După 43 de ani. De la stânga la dreapta: amiralul (rtg) Cristophe-Pierre Stéphan, căpitan-comandorul Gabriel Moise și Vincent Caignou.

FORȚELE NAVALE ALE MUNTENEGRULUI

O marină „de buzunar” care își caută încă identitatea după moștenirea iugoslavă și posibilitatea transformării în Pază de Coastă

*După cum v-am informat la timpul potrivit la mijlocul verii velierul școală muntenegrean **Jadran** a făcut o escală de trei zile la Constanța. La bordul navei s-a aflat și comandorul **Rajko Bulatovici**, comandantul Marinei Militare a Muntenegrului și așa cum v-am obișnuit deja în astfel de situații, nu am putut rata momentul și vă prezentăm acum un interviu în exclusivitate cu domnia sa despre Forțele Navale ale Muntenegrului, o marină „de buzunar”, apărută cu doar trei ani în urmă odată cu noul stat și cvasinecunoscută cititorilor noștri.*

Bogdan DINU

- Presa internațională a anunțat în această vară că iahtul lui Tito (Iosip Broz Tito, a fost liderul celei de-a doua federații Iugoslavia) a fost vândut iar banii au fost livrați Muntenegrului. Despre ce este vorba?

- Tito a avut două iahturi iar unul dintre acestea, *Galeb* (în traducere *Pescărușul*, n.n.), a fost vândut. Cel de-al doilea, *Jadranka*, este încă în Marina Militară a Muntenegrului, face parte dintr-o unitate de nave de căutare și salvare și este folosit mai ales pentru misiuni de protocol. Am plăcerea să vă informez că printre oaspeții care au fost la bord se numără și amiralul Gheorghe Marin, șeful Statului Major General al Armatei Române în luna octombrie a anului trecut. Confuzia care se face se referă la faptul că *Galeb* nu este un iaht ci o navă-școală care oficial aparține, în anii trecuți, fostei Academii de Marină Militară a Iugoslaviei și, oricum, a fost vândut cu mult înaintea apariției Muntenegrului, în 2006, ca stat independent. După informațiile pe care le dețin în prezent *Galeb* se află în Croația, la Rieka, iar municipalitatea și marina croată intenționează să-l transforme în muzeu.

- Cât de mare este Marina Militară a Muntenegrului. Care sunt misiunile și principalele nave?

- Misiunea principală este în concordanță cu nevoile țării noastre. În prezent divizionul de nave de patrulare are două nave din fosta clasă de fregate *Kotor*, din care una este o fostă fregată purtătoare de rachete, iar misiunile principale sunt apărarea apelor teritoriale și participarea în activitățile navale



Foto: Ștefan Ciocan

internaționale, apărarea împotriva amenințărilor asimetrice. Marina mai include o unitate de observare litorală, una de căutare și salvare, o macara plutitoare care poate recupera obiecte submerse în greutate de până la 100 de tone, o unitate de scafandri structurată pe două echipe de boarding și de luptă împotriva amenințărilor asimetrice. Desigur, există și Centrul de instruire *Jadran* cu această navă, mai multe nave auxiliare și nava de protocol *Jadranka*, în total aproximativ 16 nave. Mai avem și câteva nave din clasa Osa I pe care vrem să le modernizăm și nu mai avem nici un submarin operațional, poate doar ca muzeu. De fapt eu sunt un fost submarinist.

- În viitor se intenționează transformarea Marinei Militare în Pază de Coastă?

- De fapt aceasta este principala întrebare pentru factorii de decizie dar opinia noastră este că Paza de Coastă ar trebui să fie parte a Marinei Militare. Decizia va fi luată de către conducerea statului iar problema urmează să fie rezolvată curând.

- Sunt vremuri grele pentru marina dumneavoastră care a moștenit întreaga marină militară, cu excepția flotilei fluviale, a fostei uniuni dar nu dispune de personalul adecvat deoarece mulți ofițeri s-au întors în Serbia, de capacitate de instruire și resursele financiare pentru a opera aceste nave. Este adevărat?

- Nu sunt de acord cu aprecierea dumneavoastră cum că ne-am afla într-o situație dificilă, cred că am rezolvat deja problema cu personalul cheie care a ales să se întoarcă în Serbia.

- Ce efective are Marina Militară a Muntenegrului și cum vă instruiți personalul? Aveți o instituție militară de învățământ de marină în țară?

- Efectivul se ridică la aproximativ 400 de persoane. În ceea ce privește instruirea, o parte din ea se realizează la bordul navelor, o altă parte se execută în străinătate. În ceea ce privește pregătirea maiștrilor militari avem propria școală în care realizăm procesul de instruire. În ceea ce privește ofițerii de marină, îi școlarizăm în străinătate și în țările din jurul nostru care au astfel de școli, deoarece necesarul nostru anual de noi ofițeri este în jur de 10 și nu se justifică existența unei academii navale.

- Continuați să vă pregătiți viitorii ofițeri la Belgrad?

- Nu, în prezent avem cadeți la școlarizare în Grecia și în Statele Unite ale Americii.

- Prezența comandantului Marinei Militare la bordul velierului școală *Jadran* în marșurile de instrucție este una obișnuită sau voiajul din acest an este unul special?



Foto: Ștefan Ciocan

- Înainte de toate, este prima misiune de acest fel realizată de Armata Muntenegrului și s-a decis ca șeful Marinei Militare să fie prezent la bord pe toată durata marșului de instrucție. Am vizitat trei țări prietene

și m-am întâlnit cu comandanții forțelor navale din toate cele trei țări ceea ce eu consider că este important pentru noi și acesta este motivul pentru care statul muntenegrean a hotărât ca eu să fiu prezent la bord. O dovadă în

Jadran, nava-școală a Forțelor Navale ale Muntenegrului.



Foto: Ștefan Ciocan

acest sens este și întâlnirea mea de azi cu șeful Statului Major al Forțelor Navale Române, contraamiralul Dorin Dănilă.

- Al câtelea marș de instrucție al navei *Jadran* după 2006 când Muntenegrul a devenit independent?

- Este cel de-al treilea marș de instrucție după separarea de Serbia dar este primul în care avem ambarcați cadeți și tineri ofițeri străini dar sperăm să organizăm astfel de marșuri și în viitor deoarece dorim să fim conectați cât mai mult posibil cu alte țări și marine. Credem că nava-școală *Jadran* este cea mai bună punte de conectare cu alte țări. Doresc să mulțumesc Forțelor Navale Române pentru primirea călduroasă și ospitalitatea deosebită, pentru faptul că ne-ați primit cu inima deschisă ceea ce dovedește încă o dată că am venit într-o țară prietenă.

Implicațiile asupra comportamentului conducătorilor auto

Efectele consumului de alcool

Foto: Ștefan Ciocan

Locotenent-comandor psiholog
Ciprian HANCIUC,
Statul Major al Forțelor Navale
Psiholog **Nicoleta BOBĂRNAC**,
Flotila de Fregate

Conform statisticilor consumul excesiv de alcool este corelat cu: 80% dintre cazurile de sinucidere, 50% din crime, 30% dintre accidentele rutiere fatale și 15% din cazurile de înec. De asemenea, este unul dintre cauzele divorțului (1 din 3 cazuri) și de molestare a copiilor (1 din 3 cazuri). În lume doar cca. 10% dintre adulți nu consumă deloc alcool, fiind considerați abștinenți.

Pe termen lung, consumul abuziv de alcool poate avea numeroase efecte negative, atât pe plan social cât și asupra sănătății: agravează hipertensiunea arterială ceea ce crește riscul de accident vascular cerebral, favorizează afecțiunile cardiace, afectarea sistemului nervos central și periferic, hepatită cronică, ciroză hepatică alcoolică, pancreatită acută sau cronică sunt numai câteva dintre afecțiunile în apariția cărora alcoolul poate fi implicat.

Simptome

Nu există o definiție standard a alcoolismului. În orice caz, în general el este legat de impulsul necontrolabil de a bea, nevoia de a bea mai mult

pentru a resimți efectul. O sete puternică pentru alcool, neputința de a se opri după câteva pahare și simptomele stării de sevraj suferite, cum ar fi tremurul în stare de trezire sunt toate simptome ale alcoolismului. Dorița de alcool poate să devină la fel de puternică precum nevoia de apă sau hrană. Majoritatea alcoolicilor nu pot să se lase de băutură fără tratament sau suport. Persoanele care nu pot să reziste 3 zile la rând fără să bea pot fi alcoolici. Nu e neobișnuit ca alcoolicii să nege faptul că ei au o problemă.

Unele dintre semnele care ne pot indica o **tendență spre abuz și dependență de alcool**, sunt: consumul băuturii alcoolice într-un ritm mai rapid decât ceilalți; gândul la modalități de a bea câteva pahare în plus în timpul socializării; cheltuirea unei sume prea mari de bani pe alcool; negarea problemei și subestimarea cantității de alcool consumate; sentimentul de vinovăție sau remușcare legat de propriul consum de alcool; pierderea memoriei în timpul consumului de alcool; promisiunea de a bea mai puțin, fără a o respecta; consumul pentru a face față stresului obișnuit sau pentru a uita anumite probleme.

Factori de risc

Mulți oameni cred că au moștenit dependența de băutură de la părinții lor. Dacă părinții dumneavoastră au fost sau sunt alcoolici atunci sunteți expuși acestui

risc, deci trebuie să vă controlați cantitatea de alcool consumată. Există numeroși descendenți din familii de consumatori de alcool care, tocmai datorită acestui fapt, au un dezgust puternic față de alcool, fiind abștinenți înrăiți.

Persoanele depresive sau suferinde de alte boli psihice (tulburare bipolară, schizofrenia, tulburare anxios-depresivă), sunt predispuse unui consum exagerat de alcool.

Sexul masculin constituie un factor de risc pentru consumul crescut de alcool. Cu cât *vârsta* la care se începe consumul de alcool este mai mică cu atât șansele de a se ajunge la abuz și alcoolism sunt mai mari. De asemenea, *factorii sociali* au o mare influență asupra consumului de alcool: anumite obiceiuri, tradiții sau idei preconcepute, conform cărora la orice întâlnire, vizită sau ocazie trebuie să se consume băuturi alcoolice, întrețin și stimulează consumul de alcool.

Cauze ale accidentelor rutiere

Alcoolemia. Majoritatea cazurilor cu care se confruntă Poliția se rezumă la limita de 0,8 gr. la mie, nivel al alcoolemiei la care se ajunge în general după ce s-au consumat, de exemplu, 3 beri sau 50 ml. de gin. De ce este atât de importantă această limită? Timpul normal de reacție (care cuprinde mai multe etape: sesizarea apariției unui

potențial pericol, recunoașterea naturii pericolului, estimarea opțiunilor de acțiune, luarea unei decizii și efectuarea propriu-zisă a acțiunii - de exemplu apăsarea pedalei de frână) este de 0,6 s. Cum alcoolul este un toxic cerebral (chiar și la alcoolemii „moderate”), timpul de reacție se dublează ajungând la 1,2 s. La viteza de 60 km/h rezultă că se vor parcurge 19,2 m până la apăsarea pedalei de frână, distanța care se mărește datorită intervalului de frânare efectivă, așa încât probabilitatea unui accident crește alarmant!

De aceea, legislația rutieră din majoritatea țărilor prevede interzicerea totală a consumului de alcool. Ajuns direct la creier, alcoolul duce la scăderea atenției, lucidității și capacității de reacție. Șoferul cu alcoolemie pozitivă se crede invulnerabil și își asumă tot felul de riscuri: face depășiri periculoase, merge cu viteză excesivă, nu acordă prioritate.

Lipsa experienței. O serie de studii au demonstrat că majoritatea tinerilor implicați în accidente rutiere sunt începători. Cum pot fi limitate riscurile în cazul acestora? Părinților le revine un rol important în prevenirea accidentelor în rândul adolescenților. Deși nu este deloc ușor să le taie entuziasmul de a urca la volan imediat după obținerea permisului, părinții trebuie să le explice adolescenților că pentru început este mai bine să nu conducă singuri. Nu li se va refuza plăcerea de a conduce, dar în primele două-trei luni tinerii începători vor fi însoțiți în dreapta de o persoană cu experiență în conducere. Un alt aspect foarte important este centura de siguranță. Mulți uită de ea, însă centura poate fi acel factor care trasează granița între viață și moarte în cazul unui accident.

Vitezomanii. Boala vitezei este frecvent întâlnită în rândul celor de 18-

25 de ani, care din teribilism apasă la maximum pedala de accelerație. Din inconștiență și lipsă de experiență, tinerii caută senzațiile tari pe care le oferă viteza. Unii conduc în forță ca să demonstreze că sunt puternici, alții ca să mascheze frustrarea, nemulțumirea, eventual eșecul cu care se confruntă. Tinerii vitezomani sunt caracterizați de psihologi drept persoane impulsive, agresive, autoritare.

Muzica și telefonul. În timp ce conduc, tinerilor le place să asculte muzică la maximum, fapt care nu este lipsit de riscuri. O serie de studii au arătat că ascultarea unei melodii ritmate favorizează comportamentul periculos la volan, pentru că atenția șoferului este distrasă de muzică. Un alt factor care perturbă atenția tinerilor la volan este telefonul mobil. Tot din inconștiență și teribilism, mulți tineri nu se mulțumesc doar să vorbească la telefon în timp ce conduc, ba mai mult, scriu sms-uri.

Beția de week-end. Mulți tineri fac abuz de alcool la sfârșit de săptămână. La petreceri, împreună cu gașca, ei consumă alcool pentru a scăpa de inhibiții, pentru a nu fi mai prejos decât ceilalți. Din păcate, cei care se urcă băuți la volan plătesc un greu tribut șoselelor. Aproape 40% dintre accidentele mortale întâmplare în week-end au ca victime tineri cu vârste cuprinse între 18 și 24 de ani.

Trebuie să știm că, un pahar de vin îți furnizează aproximativ 0,4 mg de alcool la 1 litru de sânge. Concentrația variază după timpul în care se absoarbe și elimină alcoolul, cantitatea de sânge a fiecăruia, plus alți parametri.

Spre deosebire de mâncare, alcoolul **nu este digerat în tubul digestiv**, ci absorbit direct în sânge. Cu cât stomacul e mai gol, cu atât alcoolul se absoarbe mai repede. Când bei pe stomacul gol te

poți ameți de două ori mai repede decât după o masă de seara, cu multe grăsimi.

Alți factori care **cresc viteza de absorbție sunt asocierea cu băuturi carbogazoase și kilogramele în plus.** Cu cât ai mai multe kilograme, cu atât vei fi mai treaz.

Odată ajuns în sânge, alcoolul atacă imediat creierul. O concentrație de 0,1-0,15% alcool în sânge afectează vederea, auzul și deprinderile motorii. La 0,2% poți spune că omul „e beat”, observând ca îi este greu să vorbească și să se deplaseze. Coma alcoolică, adică limita peste care grijile prietenilor se transferă spitalului, se găsește undeva peste 0,4%.

Maximul pe care orice persoana îl poate suporta este de 0,6%. Peste acest procent organismul cedează...fără a fi implicat în niciun alt accident. Din punctul de vedere al duratei în timp, se consideră că după 10 până la 15 minute, jumătate din alcoolul consumat a trecut în sânge, după 20 de minute cam 60%, iar după 30 de minute cam două treimi din cantitatea totală de alcool. După 60 până la 90 minute, procesul este încheiat. Probabilitatea de a produce un accident pentru un șofer cu 0,5 mg/l de alcool în sânge față de unul care nu a băut deloc, este de 2 ori mai mare.

Ficatul epurează alcoolul din sânge într-un ritm constant indiferent de cantitatea pe care ai băut-o. Alcoolemia este de fapt cantitatea de alcool din sânge care „stă la coadă” pentru a fi transformată în dioxid de carbon și apă... Păcat că nu se poate și invers!

Legislația din țările U.E. permite valori maxime de la 0,2 mg (Norvegia și Suedia), 0,5 mg (Spania, Belgia, Austria, Olanda, Italia și chiar Bulgaria), până la 0,8 mg (Irlanda, Anglia, Elveția și Luxemburg) de alcool pur la 1l de sânge pentru conducătorii auto. În România, baremul legal al alcoolemiei permise la volan, este de 0 ‰!

Vă propun un scurt exercițiu, suficient pentru a ne da de gândit înainte de a ne urca la volan, după ce am consumat „ceva”. Conform site „alcoltest.ro” (un calculator pentru alcoolemie), dacă un bărbat de 37 ani, cu înălțimea de 1,80 m, 95 kg a consumat 1 bere de 0,5 l, după 1 oră, conținutul de alcool din sânge este de 0,014, iar rezultatul dat de calculator este: „*te simți amețit*”; în schimb, dacă timp de 1 oră mai consum încă 1 bere de 0,5 l, alcoolemia crește la 0,04 iar rezultatul va fi: „*Nu te urca la volan!*”.

În concluzie, alcoolul consumat, indiferent de tipul băuturii, începe să-și facă efectul aproape imediat de la intrarea în organism. Uneori nu simți în mod direct, dar poți fi sigur că reacțiile tale sunt întârziate și în orice moment, chiar dacă vei scăpa de Poliție, s-ar putea să nu scapi de accident! ■



Foto: Ștefan Ciocan



Forțele Navale Române în

REVOLUȚIA DIN DECEMBRIE 1989

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

Referindu-se la potențialul Marinei Militare în anul 1989, în lucrarea „Acțiunile navelor Marinei Militare în Revoluția din Decembrie 1989” (Editura Ex Ponto, Constanța, 2004, p. 10), viceamiralul (rtg) Constantin Iordache, fost loțiitor al comandantului Marinei Militare în perioada 1983-1993, sintetizează: „*Pentru a răspunde unei agresiuni dinspre mare (România – n.a.) a creat forțe navale capabile să acționeze rapid și să aplice lovituri puternice inamicului; acestea au fost navele purtătoare de rachete și torpile. Cele 24 vedete torpiloare mici și 12 vedete torpiloare mari puteau lansa 96 torpile, iar 6 vedete purtătoare de rachete realizau într-o salvă 24 de rachete navă-navă. Dispuneam, la vremea respectivă, de un număr suficient de nave destinate apărării comunicațiilor maritime, respectiv 14 nave antisubmarine și 20 nave dragoare. La fluviu a fost creată o forță navală capabilă să apere gurile Dunării, comunicațiile fluviale, obiectivele strategice de pe fluviu (baraje, ecluze, poduri), iar împreună cu forțele terestre să interzică agresiunea teritoriului național din sudul sau nordul Dunării. 24 vedete blindate fluviale, cu un puternic armament de artilerie, constituiau un element de garanție că peste fluviu nu se trece, iar 25 vedete dragoare erau destinate să asigure libertatea de navigație a transporturilor fluviale.*”

Crepusculul Revoluției

Duminică, 17 decembrie 1989, la ora 18.50 s-a primit de la M.Ap.N. nota telefonică nr. A 2/0887 cu următorul conținut: „*Din ordinul ministrului Apărării Naționale, executați indicativul «Radu cel Frumos» (alarmă de luptă parțială) cu începere de la ora 18.30 din 17.12.1989*”. Transmiterea indicativului tuturor unităților din subordine a durat 25 de minute.



La ora 22.30, întregul personal al Comandamentului Marinei Militare (C.M.M.) a fost convocat în club, unde contraamiralul Constantin Iordache (în condițiile în care viceamiralul Ioan Mușat, comandantul Marinei Militare se afla în concediu medical, contraamiralul Constantin Iordache a îndeplinit funcția de comandant al Marinei Militare – n.a.) a făcut o informare asupra situației din țară și a dispus organizarea activității C.M.M. pentru perioada următoare: instalarea Punctului de Comandă (P.C.) și P.C.S.; 1/3 din personal prin rotație în activitate, iar ceilalți la odihnă; întărirea pazei la materialele scoase la alarmă și la coloanele auto constituite, precum și la depozite și magazine; instituirea de patrule cu cel puțin patru militari înarmați, atât la unități cât și la obiective.

La ora 23.40 s-a primit de la M. Ap.N. o telegramă prin care se ordonau: „*Gruparea muniției pe subunități, distribuirea muniției în gardă, patrule care pleacă în misiuni, chemarea cadrelor din concediu; unitățile să fie pregătite să intervină ca infanteriști în garnizoană, făcându-se în acest sens și unele precizări privind acțiunea împotriva demonstranților*”.

În dimineața zilei de luni, 18 decembrie 1989, la ora 09.30, s-a desfășurat ședința de lucru a loțiitorului comandantului Marinei Militare cu șefii de secții, compartimente și birouri, stabilindu-se ca principale direcții de acțiune cunoașterea situației operaționale a navelor și tehnicii, organizarea subunităților de infanterie, patrularea în incinta Depozitelor

Mixte din 6 în 6 ore, iar în oraș cu șapte patrule la Constanța și patru în Mangalia, deconservarea navelor, pregătirea subunităților din Batalionul 307 Infanterie Marină, verificarea periodică a legăturilor, trecerea coloanelor auto în remize gata de acțiune. La 12.30 s-a ordonat ca navele de gardă să iasă în pozițiile de executare a serviciului pe mare - vedeta purtătoare de rachete 194 la Mangalia, vânătorul de submarine 32 la Constanța, vânătorul de submarine 2 la Sulina, vedeta blindată fluvială 78 la Isaccea - și intensificarea patrulării și supravegherii în raionul platformelor de foraj marin.

Până la sfârșitul zilei s-au organizat trupe operative în punctele de comandă situate în locurile de dislocare la pace, a fost pregătită muniția de artilerie de la nave și artilerie de coastă pentru trageri, s-a pregătit Bateria 2 din Divizionul 160 Artilerie de Coastă pentru deplasare în poziția de la Tuzla, au fost suplimentate grupele pentru pregătirea preliminară a minelor în Depozitele Mixte navale. De asemenea, navele au trecut în starea de pregătire de luptă nr. 1, a început pregătirea a șase torpile mecanice, secțiile de pregătire au fost aduse în situația de a putea începe fluxul, s-a întărit sistemul de observare radiotehnică de la litoral și s-au constituit subunități de intervenție cu militari de la unitățile de nave și uscat, în măsură să acționeze la obiectivele din garnizoanele Constanța, Mangalia, Sulina, Tulcea, Babadag, Brăila, Galați, Giurgiu și Drobeta-Turnu Severin. Totodată, au fost deconservate navele de luptă și auxiliare ale Brigăzii 29 Vedete, Diviziei 24 Maritime, Brigăzii 27 Fluviale, Brigăzii 27 Fluvial-Maritime, Centrului de Scafandri, s-au luat măsuri pentru asigurarea de urgență a uleiului necesar motoarelor de la nave și au fost actualizate planurile de minare și instrucțiunile privind pilotajul de război.

Marți, 19 decembrie 1989, după 48 de ore de la punerea în aplicare a

prevederilor planurilor de alarmă și de ridicare a capacității de luptă, marile unități erau în măsură să execute misiuni reale de luptă, cu excepția navelor neoperative.

La ora 22.15 s-a transmis Diviziei 42 Maritime și Brigăzii 29 Vedete o notă telefonică prin care se ordona organizarea fluxului de torpile pentru ca, la ordin, să se treacă la pregătirea plinurilor de torpile și rachete pentru nave și Batalionul 460 Rachete de Coastă.

Miercuri, 20 decembrie 1989, la ora 18.00, șeful Secției Operații, căpitanul de rangul 1 Mircea Greceanu a ordonat, prin notă telefonică, suplimentarea măsurilor de întărire a pazei și apărării unităților, militarii care executau paza și apărarea unităților urmând să aibă asupra lor armament și muniție, la Drobeta-Turnu Severin navele să fie gata a ieși pe fluviu imediat, iar militarii din echipaje să aibă asupra lor armament și muniție de infanterie. La Depozitul 303 Mixt au fost aduse mine antidesant. S-au deplasat coloana auto a Brigăzii 29 Vedete, cu oxidant și carburant, de la Codru la Mangalia și a Bt 460 RC de la Mangalia la Codru.

La televizorul de noapte de la ora 22.40 s-a anunțat decretul prezidențial privind instituirea stării de necesitate în județul Timiș.

Orizonturile incertitudinii

Joi, 21 decembrie 1989, ora 04.30, submarinul 609 a ieșit din portul Constanța pentru activități de pregătire de luptă pe mare. La ora 16.35 s-a ordonat Diviziei 42 Maritime să încadreze toate piesele de artilerie de 130 mm și cu efective nespecializate iar marilor unități să intensifice antrenamentele tactice și de specialitate cu posturile, unitățile de luptă și nava.

În punctul de comandă (P.C.) au început să sosească primele informații de la posturile de observare radiotehnice de

pe litoral și unitățile din Dobrogea privind zborul unor elicoptere neidentificate în zonă. Începând cu ora 23.10 s-a trecut la punerea în aplicare a planului de apărare a portului Mangalia, ordonându-se deschiderea focului asupra elicopterelor care vor survola raionul de dislocare a unităților Marinei Militare.

La ora 23.35 s-a primit telefonic ordinul șefului Marelui Stat Major, generalul-maior Gușă Ștefan: „*Să fie luate toate măsurile ca să nu fie lăsate să pătrundă elicopterele semnalate în interiorul țării*”.

Vineri, 22 decembrie 1989, la ora 11.00, posturile de radio și televiziune au anunțat știrea morții ministrului Apărării Naționale, generalul-colonel Vasile Milea ca „trădător”, (stupoare în rândul ofițerilor din sala P.C.!), instituirea stării de necesitate pe întreg teritoriul național și punerea în stare de alarmă a forțelor armate. După 18 minute, toate marile unități și unitățile Marinei Militare au confirmat primirea semnalului privind starea de necesitate și că sunt în stare de alarmă.

La ora 12.30 s-a primit nota telefonică nr. 37/22.12.1989 privind instituirea stării de necesitate și modul de acțiune al unităților militare, potrivit decretului anunțat la radio și televiziune. La 12.35 s-a transmis ordin submarinului 609 să se înapoieze în portul Constanța.

La ora 13.30, contraamiralul Constantin Iordache a ordonat retragerea patrulelor din garnizoana Constanța, iar celelalte forțe să rămână în dispozitiv și să execute ordinele comandanților direcți.

În acel moment, toate unitățile Marinei Militare se aflau în stare de alarmă de luptă, navele din serviciul de luptă se găseau în raioanele maritime de litoral la Mangalia, Neptun, Constanța, Midia și Sulina, precum și la platformele marine iar pe fluviu, în porturile de dislocare. Submarinul 609, asigurat de vânătoare de submarine,



se afla în raionul de pregătire de luptă la 60 Mm Est Constanța. De asemenea, continua patrularea cu militari înarmați, în unități se executau antrenamente tactice și de specialitate, toate piesele de artilerie de coastă erau încadrate cu personalul necesar. La 10 minute de la transmiterea ordinului șefului M.St.M. referitor la retragerea trupelor în cazărmi, navele din serviciul de luptă au fost redislocate în porturi, toate patrulele s-au retras în unități, a încetat pregătirea rachetelor și torpilelor, s-a trecut la organizarea apărării obiectivelor economico-sociale din garnizoana Constanța și au fost reluate patrulările cu militari înarmați prin oraș.

Către ora 16.30, la Muzeul Marinei Române a avut loc întâlnirea contraamiralului Constantin Iordache,



comandantul garnizoanei Constanța cu directorii de la IREC, ICRAL, IGCL, ICS Mixt, din comerț și alimentație publică, de la alte instituții și s-au stabilit detaliile privind paza obiectivelor respective cu subunități înarmate. Prin plan, s-au stabilit sectoare de responsabilitate pentru fiecare unitate din garnizoană și efectivele participante.

La ora 19.40 s-a primit nota telefonică nr. 39/22.12.1989, semnată de generalul-locotenent Victor Stănculescu, prin care se ordona: *„Comandanții militari să asigure paza obiectivelor civile de importanță deosebită cu subunități înarmate care să nu tragă decât în situația în care sunt atacate de grupuri înarmate cu arme de foc. Unitățile militare să se pună de acord cu reprezentanții organelor locale. Militarii să poarte banderolă tricoloră”*.

În luptă cu inamicul invizibil

În noaptea de 22/23 decembrie 1989, de la marile unități și unități s-au primit foarte multe informații privind prezența unor elicoptere și parașutiști de-a lungul litoralului, îndeosebi în zonele Midia, bifurcația Costinești, Mangalia, portul Constanța, Delta Dunării, Insula Mare a Brăilei.

Pentru rezolvarea situațiilor create, au fost alarmate unitățile și s-a stabilit consemnul ca la apariția elicopterelor

necunoscute să se deschidă foc. Batalionul 307 Infanterie Marină a primit ordin să fie pregătit să acționeze cu două companii de infanteriști marini la obiective. A fost alarmat Batalionul 219 A.A. de la aeroportul Cataloi și s-a intensificat observarea la posturile de observare ale C 243 REO. De asemenea, s-au luat măsuri de pregătire a portului Constanța pentru efectuarea întunecării, avertizarea platformelor de foraj marin despre prezența elicopterelor, trimiterea la heliportul Neptun a unei companii TAB din Divizia 9 Mecanizată, precum și a unui detașament format din 66 militari din Brigada 29 Vedete și a cinci vedete torpiloare pe aripi în rada portului, începând cu 23 decembrie 1989, ora 03.00.

Sâmbătă, 23 decembrie 1989, au continuat să fie semnalate ținte aeriene



false în apropierea localităților de pe litoral, la Baia, Sinoe și platformele de foraj marin. Dimineța s-a organizat cercetarea la litoral și în deltă cu trei elicoptere de la Tuzla și două avioane MIG-21 de la Mihail Kogălniceanu.

Pentru cunoașterea situației navale pe mare, vedeta torpiloare 201 și două vedete torpiloare pe aripi au început cercetarea pe paralela Vama Veche spre larg, 13 Mm. La ora 18.23 au fost scoase în mare șase dragoare de radă de la Sulina pentru apărarea antiaeriană a platformelor de foraj marin; patrularea pe timp de noapte la Brăila cu o vedetă blindată, iar la hidrocentrala Porțile de Fier cu o vedetă dragoare; supravegherea strictă a navelor comerciale libaneze și a altor nave străine arabe aflate în radă și port; la Neptun s-au adus forțe suplimentare formate din două companii de infanteriști marini din cadrul B 307 IM (la 15.00); s-au numit câte 2-3 ofițeri la unitățile de miliție și securitate din garnizoană (Nota telefonică a M.Ap.N nr. A 2/5636/23.12.1989); stingerea temporară a farurilor Midia și Constanța; cercetarea de către NAVROM a două nave comerciale arabe din portul Constanța, apărarea antiscafandru a portului Constanța, fiind semnalate ca minate 14 nave comerciale de către echipajele acestora (a doua zi s-a făcut controlul operei vii cu scafandri de

luptă și nu s-a constatat nimic deosebit); alarmă generală în portul Constanța și ieșirea navelor militare pe mare (21.47). La 22.17 s-a ordonat dispersarea în raioanele alarmei de luptă a navelor Brigăzii 24 Fluviale și Brigăzii 27 Fluvial-Maritime.

În intervalul 23 decembrie/23.00-24 decembrie 1989/03.00, acțiunea navelor Maritime Militare a avut ca obiectiv principal combaterea bărcilor pneumatice și a elicopterelor „inamice” din raioanele Costinești, rada Constanța, Midia și a căror prezență a fost materializată printr-o multitudine de rapoarte și informații, date inclusiv de la posturile de observare radiotehnice ale unităților de aviație și apărare antiaeriană de pe litoral. Ulterior, s-a constatat că semnalele radioelectronice



privind existența acestor ținte au fost false.

Duminică, 24 decembrie 1989, navele Marinei Militare au fost dislocate în mare. S-au luat măsuri stricte de supraveghere a traficului comercial din apele teritoriale românești și în special a navelor libaneze *Rabunion* 5 și 7, colaborarea cu NAVROM și NAVLOMAR continuându-se până în luna ianuarie 1990 inclusiv.

La platformele de foraj marin au fost transportate cu elicopterele armamentul de infanterie și muniția necesare pentru autoapărare. S-a trecut la verificarea tuturor navelor necunoscute din mare de către nave militare dirijate prin radio de la P.C. al Marinei Militare și ținerea unei stricte evidențe a poziției, activităților desfășurate și natura încărcăturii tuturor navelor comerciale și în special a celor arabe. Totodată, a fost întărită paza la unitățile de nave speciale, Oficiul P.T.T.R. Constanța (cu TAB) și au fost trimiși ofițeri de legătură la fiecare obiectiv important din garnizoană și la conducerea stațiunilor turistice de pe litoral.

Pe timp de noapte s-a introdus sistemul patrulelor cu taximetre, fiind angrenate în această acțiune a 4-6 autoturisme zilnic.

În cursul zilei de 25 decembrie 1989, în portul Constanța a fost reluată activitatea economică și s-au continuat stricta

supraveghere și coordonarea din P.C. al M.M. a intrărilor și ieșirilor navelor comerciale din porturile maritime. De la Babadag au fost aduse patru mașini ARO cu A.G. 9 și un autocamion cu muniție, care au asigurat patrularea prin orașul Constanța.

Concomitent, au fost scoase în mare vedetele torpiloare 66 și 69 cu torpile de război la bord și s-a realizat un aliniament de supraveghere pe paralela Mangalia cu vedetele torpiloare mari 202, 208 și 209 dispuse la 6, 12 și respectiv 17 Mm față de țärm. Navele *Rabunion* 5 și 7 au fost mutate lângă cargoul românesc *Panciu* (la 7 Mm Est de Constanța) și supravegheate prin staționarea la ancoră a vedetei de patrulare 29 în acel raion.

Către seară, în partea de sud a litoralului românesc au fost realizate două



aliniamente de cercetare și supraveghere dispuse pe paralela 23 August (vedetele purtătoare de rachete 194, 195 și 197) și Eforie Sud (vedetele torpiloare mari 205, 206 și 211), nave dispuse la 7, 9 și respectiv 11 Mm de coastă. Intrarea portului Constanța a fost blocată cu două remorchere.

Din cauza stării mării de gradul 5-6 și a vântului în rafale, marți, 26 decembrie 1989, majoritatea navelor militare au intrat în porturi, rămânând pe mare dragoarele maritime 24 - la platformele de foraj marin, 29 - în rada Midia și 30 - în rada Constanța, lângă navele libaneze *Rabunion* 5 și 7.

Până la lăsarea întunericului, toate navele Marinei Militare, cu excepția celor trei dragoare maritime, au intrat în baze pentru completarea plinurilor și refacerea capacității de luptă.

Situații de campanie

Misiunile de luptă desfășurate în perioada 19-26 decembrie 1989 au avut mai mult caracterul unor acțiuni de guerilă, fără angajarea masivă a unor acțiuni de luptă cu forțe aeronavale sau terestre ostile. S-au transmis 75 de informații prin care au fost semnalate 166-179 prezențe elicoptere și 33-39 prezențe avioane, cele mai multe fiind transmise pe 23 decembrie, respectiv 46 informații.

Prin observare vizuală au fost semnalate circa 162-173 prezențe elicopter (135-142 pe timp de noapte și 27-31 pe timp de zi) și 28-34 prezențe avion (16-20 pe timp de noapte și 12-14 pe timp de zi).

Informațiile privind țintele navale s-au referit la posibile acțiuni desfășurate în această perioadă și anume un submarin semnalat (23.12 ora 11.50 la P.O. Grăniceri Corbu), minisubmarine semnalate (23.12 ora 22.18 la gura portului Constanța), scafandri de luptă semnalați ca acționând la corpul unor nave comerciale în portul Constanța (23 decembrie, 19.50-21.00) și mine derivante la intrarea în portul Constanța (practic, câteva recipiente pentru vopsele).

Volumul informațiilor primite a fost cu mult mai mare pe timpul nopții decât



Tributul libertății

Pe timpul acțiunilor de luptă desfășurate în cursul lunii decembrie 1989 în Marina Militară s-au înregistrat trei morți: căpitanul de rangul 3 Șercăianu Ion din Divizionul 160 Artilerie de Coastă, căpitanul inf. Carp Vasile din Institutul de Marină „Mircea cel Bătrân” și maistrul militar principal Stan Dumitru din Baza 330 Reparații și Aprovizionare Mangalia. De asemenea, un maistru militar și doi militari în termen au fost răniți cu infirmitate, un subofițer și patru militari în termen au fost răniți cu spitalizare îndelungată iar un ofițer, un subofițer, doi studenți militari și patru militari în termen răniți au suportat între 10-15 zile de spitalizare.



În loc de concluzii

Din analizele efectuate la nivelul comandamentelor a rezultat că misiunile ordonate au fost îndeplinite, iar defecțiunile apărute în funcționarea sistemului de apărare organizat în zilele Revoluției au fost cauzate, în principal, de lipsa unei temeinice pregătiri a statelor majore și efectivelor, organizarea insuficientă a cooperării și acțiunilor de luptă duse pe uscat de subunități de diferite arme (nu au existat suficiente radiotelefoane), iar în condițiile unei dezinformări foarte bine puse la punct, s-au dat cu întârziere parolele și semnalele de recunoaștere ș.a.

Sintetizând participarea Forțelor Navale Române în evenimentele din decembrie 1989, autorii lucrării „Armata Română în Revoluția din Decembrie 1989 (Editura Militară, București, 1998) apreciază: *„În pofida unor dificultăți de cooperare în conducere, a insuficiențelor deprinderi în ducerea acțiunilor de luptă pe timp de noapte, a absenței unei pregătiri psihologice adecvate, forțele Marinei Militare, ale marii unități mecanizate, ale celorlalte unități cu care s-a cooperat și-au făcut datoria, demonstrând o mare capacitate de mobilizare, atașament față de cauza Revoluției, hotărârea fermă de a apăra litoralul românesc”*. ■

1939-2009

NS Mircea – la 70 de ani (IV)

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

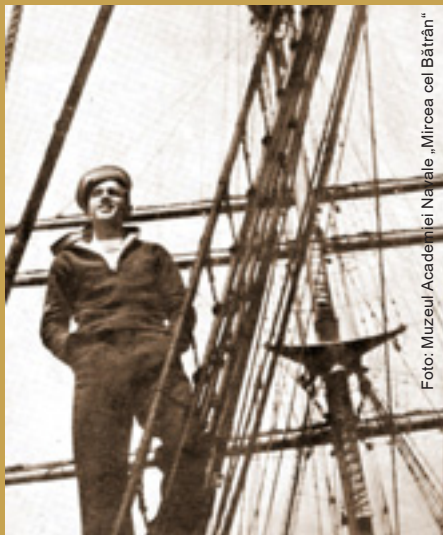
Duminică, 3 septembrie 1939: „Nu-ți vine să crezi și totuși e adevărat: călătoria s-a sfârșit!” ... „toate nu au fost decât un vis prea scurt să nu fi fost minunat”. (M) „După două luni de absență - căci exact acum două luni am plecat din Constanța - coastele României, familiare nouă, ne înduioșează și ne fac să simțim adevărul zicalei românești: Fie pâinea cât de rea, tot mai bine în țara mea.” (INV) „Se vede farul de la Tuzla. Un hidroavion ne întâmpină, zburând la o înălțime foarte mică. Ne salută. Ne apropiem din ce în ce mai mult de Constanța. Iată Cazinoul, iată farul! La ora 14 și 15 minute goarna sună: ”La posturile de sosire”. Remorcherul Gr. Cazimir vine să ne ajute acostarea. Intrăm în port. Se dă onorul la amiral”. (VNN) „În timp ce se execută manevra de acostare, privim spre cheu, unde mulțime adunată ne salută veselă și muzica Marinei întonează diferite marșuri.” (INV). Mircea acostează la una din danele militare în uralele echipajelor celorlalte nave.

„Emoția este mare. Pe cheu ne așteaptă înalți comandanți ai instituției noastre, noua promoție a Școlii Navale și multă lume. Într-o clipă au fost uitate programele de curățenie, bătăturile palmelor la trasul fungilor, ca și gulașul conservat care te face să ai mai mult rău de mare decât zece uragane. Au fost uitate și corvezile gărzilor la scară

și exercițiile de bărci în largul mării pe cablu plat și zăpușeală. S-au dus în vrafal amintirilor odată cu albastrul sineliu al mării din conferințele directorului de studii. Au rămas însă brațele oțelite, figurile brăzdate de razele fierbinți ale soarelui și o nouă credință: MAREA.” (M).

„După acostare, ne adunăm la punte centru, unde Dl. Amiral P. Bărbuneanu, comandantul Marinei, ne urează bun venit și își exprimă mulțumirea că am ajuns cu bine în țară. La mal fac front elevii de anul I, noii noștri camarazi pe care îi conducem apoi să viziteze nava”. (INV).

„La ora 17.00 aveam învoire în oraș până la ora 21.00. Ce bine te simți la tine acasă!” (VNN).



Se vede Constanța!

Foto: Muzeul Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”

Itinerariul primului marș de instrucție al N.Ș. Mircea (3 iulie-3 septembrie 1939).

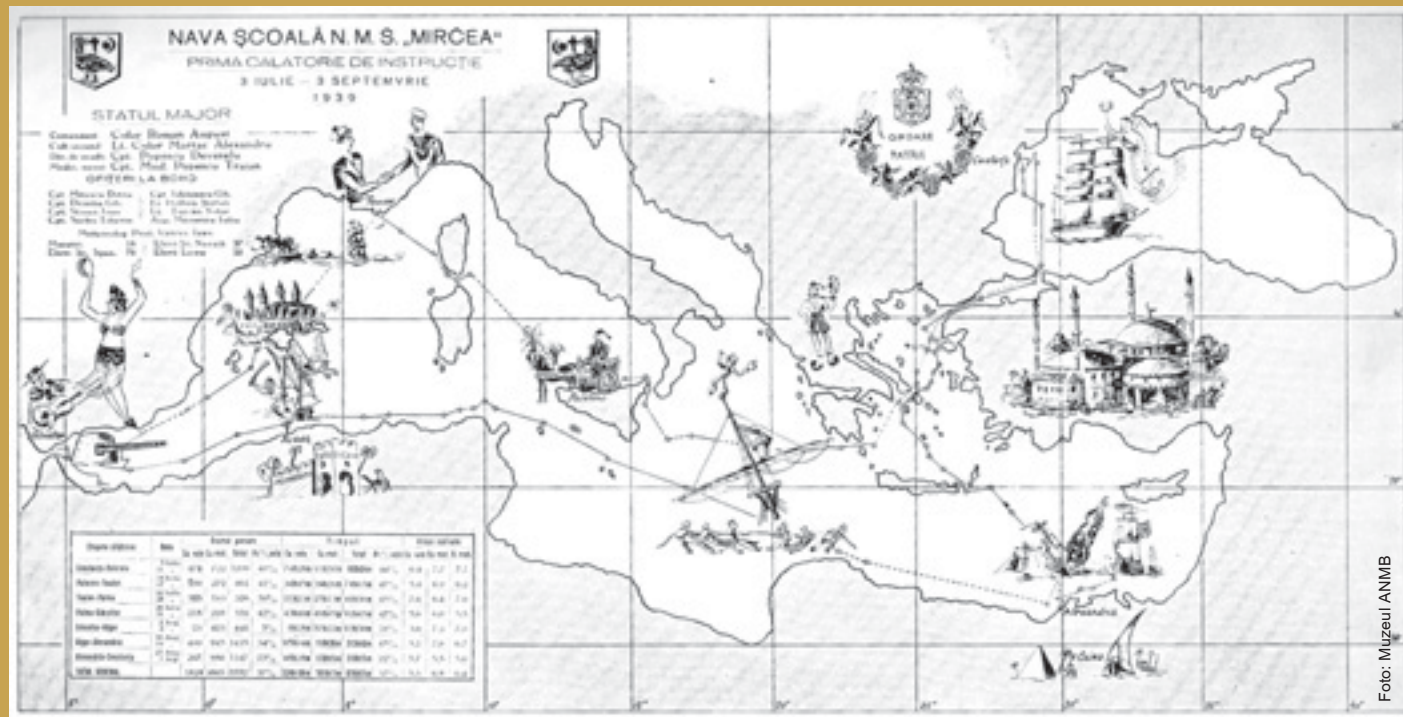


Foto: Muzeul ANMB

LEON GHIKA

Prințul – marinar (IV)



Foto: Muzeul Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”

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

„După susținerea examenului de bacalaureat, tânărul absolvent al prestigiosului liceu ieșean, azi Colegiul Național «Iacob Negruzzi», înființat de Spiru Haret la finele veacului al XIX-lea, am aflat cu tristețe că la Marină nu sunt locuri pentru civili. Prin urmare, am privit către Universitate, situată-n vecinătatea liceului și a casei din strada Lătescu. M-am înscris la Facultatea de Matematică. Am făcut aceasta, în speranța că-mi va folosi studiul științelor exacte la Școala Navală. Nu am abandonat nici un moment gândul de a merge la Marină. Mai mult, tatăl meu cunoscându-mi dorința, l-a abordat pe Sturdza-Barbă Roșie care era prieten cu amiralul Gheorghe Koslinski. Acesta din urmă a dat un sfat, care în anul următor s-a adeverit, din fericire. Să mă înscriu la orice armă din cadrul Școlii Pregătitoare de Ofițeri, în eventualitatea că va deveni un loc vacant prin renunțarea vreunui elev datorită răului de mare. Am fost admis la artilerie. Oricum, în cadrul școlii se făcea instrucție de infanterie. Păstrază cadența! Drept, stâng, dreptu, de către toți elevii admiși în școlile militare.”

În anul 1933 cursurile Școlii Pregătitoare de Ofițeri au fost urmate de 506 elevi. La terminare, în mai 1934, tânărul Leon Ghika a fost declarat premiant, situându-se pe locul 12,

cu media 8,33. Pe fișa sa trimisă de la S.P.O., ce se păstrează în Arhiva Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”, se află scris: „Educația militară este în plin progres. S-a observat o foarte frumoasă purtare, o ținută și o rânduială bine îngrijite. Cunoaște scrima și călăria. Element disciplinat, respectuos, cinstit, muncitor, cu multă perseverență, caută a-și înmulți cunoștințele. Element de încredere, corespunde armei pe care și-a ales-o. Element foarte bun.”

După un an în care a executat instrucție de infanterie pe dealul Cotrocenilor, elevul Leon Ghika a pornit către Constanța, unde se afla sediul Școlii Navale „Mircea”. Visul din copilărie devenea realitate. Echipat în frumoasa uniformă de culoare bleumarin – la ajustarea căreia lucraseră cu sârg sora sa, Manuela, și o vară – a coborât din tren, însoțit de către părinți. Pe atunci gara se afla peste stradă, iar Școala

Leon Ghika, primul din stânga, în curtea Școlii Navale în noiembrie 1935.



Foto: Muzeul ANMB

Navală, în locul ce astăzi adăpostește Muzeul Marinei Române, strada Traian, numărul 53. Iar Marea, iubita mare, te-ntâmpina de cum coborai din tren ... La scurt timp, cei 14 boboci au fost repartizați la bordul Navei-Bază Constanța, navă ce îndeplinea funcția și de navă-școală. Au fost cazați în prova navei, sub teugă. În prima seară, zarvă mare în cazarma elevilor. La stingere, au fost tăiate parâmele de susținere a hamacelor de la cap. Așa au primit botezul dormitului în hamac. Tot la bordul Constanței i-a fost dat să trăiască o altă ispravă marinărească, după doi ani. De astă dată era tânăr aspirant. Prima sarcină primită de la comandantul navei, căpitan-comandorul Octavian Butaș, de către aspirantul Leon Ghika, în calitate de ofițer cu popota, să pregătească prânzul. A stabilit meniul: friptură din mușchi de porc, cu ciuperci și smântână. Nava avea un bucătar priceput, succesul era garantat. Deși gustase friptura, mare i-a fost mirarea când comandantul navei, aflat în capul mesei, a aruncat-o peste copastie, în mare. La fel au făcut și ceilalți ofițeri. Ere să intre în pământ de rușine, dar a urmat un val zgomotos de râsete...

Dar să revenim la vara anului 1934. După ce au făcut școala de rame la Mamaia și la Constanța în port, elevii reuniti la marină au pornit în august 1934 către Arhipelag. Au făcut escale la Varna, la Istanbul, la Pireu ... În toamnă, au început cursurile la Școala Navală. (va urma)

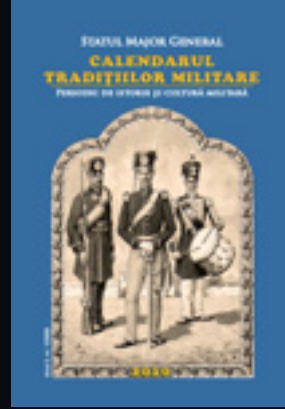
CAPODOPERE ALE ISTORIOGRAFIEI MILITARE

Lucian DRĂGHICI
Serviciul Istoric al Armatei

În cadrul manifestărilor dedicate împlinirii, la 12 noiembrie 2009, a 150 de ani de la înființarea Statului Major General, Serviciul Istoric al Armatei a lansat patru lucrări reprezentative: *Enciclopedia Armatei României*, *Albumul Armatei României*, *Calendarul tradițiilor militare* și numărul festiv al revistei „Document. Buletinul Arhivelor Militare Române” 3(45)/2009.

Prin lucrarea *Enciclopedia Armatei României* se realizează, în premieră, o sinteză de tip enciclopedic a istoriei Armatei Române moderne, sinteză concepută și semnată de 97 de autori, cu cariere și performanțe notabile în cele mai diverse domenii. În cele 1354 de pagini ale volumului sunt reunite studii privind înființarea și evoluția categoriilor de forțe, ale armelor și specialităților militare, armamentului și uniformelor, diplomației și învățământului militar, politici de apărare și campanii militare etc., toate acestea însoțite de un bogat material ilustrativ.

Apărut sub egida Editurii Militare, *Albumul Armatei României*, realizat de comandorul dr. Marian Moșneagu, Lucian Drăghici și Manuel Stănescu, continuă o tradiție începută încă din primele decenii de existență ale Armatei Române moderne, prin lucrări precum *Albumul Oștirii*, care a văzut lumina tiparului la București în anul 1852 și *Albumul Miliției Moldovei*, apărut la Iași în 1854.



În cele 224 de pagini ale lucrării este pusă la dispoziția cititorului o succintă retrospectivă în imagini a evoluției Armatei României de la formele incipiente de organizare militară din prima jumătate a secolului al XIX-lea la armata profesionistă de astăzi. Dincolo de mesajul fotografiilor-document, remarcabil este aspectul grafic deosebit al lucrării, fapt datorat specialiștilor Editurii Militare, dr. Adrian Pandea, directorul editurii, și Marius Iorgulescu.

În aceeași suită de manifestări, Serviciul Istoric al Armatei a lansat un nou periodic intitulat *Calendarul tradițiilor militare*, care va apărea anual. Între copertele acestui „calendar”, inspirat din *gromovnicurile* din trecut, specialiștii Serviciului Istoric al Armatei

își propun să scoată la lumină elementele de tradiție ale Armatei Române, precum zilele categoriilor de forțe, genurilor de arme și specialităților militare, sfinții patronii spirituali ai Armatei Române, denumirile onorifice purtate în trecut de unitățile militare, simboluri europene, naționale și militare, monumente, eroii Armatei Române, invenții și inventatori militari etc. Nu în ultimul rând merită semnalat și numărul special al revistei „Document. Buletinul Arhivelor Militare Române”, dedicat aniversării Statului Major General. În sumarul revistei, care beneficiază și de o ilustrație bogată, sunt reunite studii dedicate istoriei de un veac și jumătate a Statului Major General, articolele fiind semnate de nume prestigioase din mediul universitar militar și civil. ■



Luminița GIURGIU
Serviciul Istoric al Armatei

În cadrul manifestărilor prilejuite de sărbătorirea Zilei Armatei României și a 150 de ani de la înființarea Statului Major General, în perioada 21-24 octombrie, Galeria Artelor a Cercului Militar Național din București a fost gazda celei de-a V-a ediții a salonului de carte POLEMOS – istorie, științe politice, securitate și apărare, organizat de Editura Militară, la inițiativa directorului acesteia, istoricul Adrian Pandea. Printre autorii de carte cu tematică militară s-au numărat și trei reputați ofițeri de marină. Astfel, vineri, 23 octombrie, a fost lansat *Dicționarul marinarilor români*, realizat de comandorul dr. Marian Moșneagu și apărut la Editura Militară, sub egida Asociației Absolvenților Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”.

La mijlocul toamnei, specialiști din domeniul audio-vizual din state membre NATO, s-au întâlnit la București la cea de-a 34-a reuniune a Grupului de lucru audio-vizual militar (NMAVWG). Organizată de Departamentul pentru relația cu Parlamentul și informare publică și Trustul de Presă al Armatei, reuniunea de la Cercul Militar Național din București a fost un util schimb de experiență între cei care, militari sau civili, au ca armă predilectă, imaginea și cuvântul. NMAVWG 09 a cuprins prezentarea celor mai recente producții naționale militare și găsirea unor forme noi de colaborare a secțiilor audio-video naționale cu natochannel.tv dar noi tehnici și produse multimedia pentru a îmbunătăți comunicarea audio-vizuală către publicul larg în domeniul relațiilor publice în beneficiul fiecărei țări dar și al Alianței. Lucrările grupului au fost organizate în premieră la București, la ele participând cu statut de invitat reprezentanți ai Grupului Mass-Media al Forțelor Navale și ai studioului audio-video de la Cluj. Ele au fost conduse de colonelul Giancarlo Fortuna, consilier la Colegiul de Apărare al NATO de la Roma și colonelul Radu Bâlbăie, directorul Trustului de Presă al M.Ap.N. De ce-a fost importantă această reuniune? Iulian Fota, consilier



prezidențial: „Activitatea acestui grup este foarte importantă pentru că noi toți, reprezentăm țări democratice, țări în care opinia publică trebuie să știe ce face NATO, ce fac armatele țărilor membre și de ce este nevoie de sprijin pentru activitățile lor. Audiovizualul contează, este important pentru că prin audiovizual realizăm o legătură permanentă și extrem de importantă între armată și cetățean, între cetățean

și organizația din care facem parte, NATO.” Colonelul Giancarlo Fortuna: „Avem ocazia de a evidenția importanța mediei, a audiovizualului, mai ales în acest moment în care NATO este implicat în mai multe campanii, iar suportul imaginii a devenit astăzi din ce în ce mai important. Mesajul acestui moment este că noi lucrăm pentru securitatea oamenilor prin transmiterea mesajelor reale din teatrele de operații.” ■

NAVE PROPULSATE

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

Orizontal: 1) Combustibili lichizi. 2) Propulsoare ca o paletă montată pe o roată – Înaintea navei, despică valuri. 3) Tumultos în mijloc! – Element de arbore – Plasă de prins pește. 4) Macara – Luntre mici. 5) Osii! – Guri de vărsare ale fluviilor mari. 6) Sport în apă – În bric, la feribot! 7) Sferă de lemn cu un canal diametral prin care trece o saulă (parâmă) – Laptele cucului (pop.) – În cete, la vedetă! 8) Un marinar – În bazine, la cuzinet! – A asculta atent. 9) Propulsoare la bărci – Vană la navă! – Abreviație pentru „diluât”. 10) Măsuri la avarie! – Unelte de pescuit alcătuite din mai multe șiruri de cârlige. 11) Cefalopod cu corpul închis într-o cochilie spiralată – Vin de demult.

Vertical: 1) Caz restrâns! – Pasăre acvatică de 80-90 cm, cu pene negre, pestriță pe gât și cap și cioc încovoiat. 2) Propulsoare la nave – A fixa un obiect de la o ambarcație. 3) Coastă (la trup) – Preia la compresor! – Pictor român, autorul pânzei „Mihai Viteazul” (Virgil; n.1928). 4) Bețe! – Prefix pentru „nou” – Inel de lanț. 5) Fiecare dintre scândurile ce alcătuiesc părțile laterale ale unei ambarcații – La răcire! 6) Propulsor nuclear – Propulsor acvatic. 7) Auricul – S-a sfârșit în Marea Egee (mitol.). 8) Navigația Română – A se prăvăli – Mola în stânga! 9) Talere - Stropit. 10) Zăvoare – Propulsoare la nave. 11) Situat local – Pumnal mic, cu lamă fină.

Dicționar: **CRAN, ARIU, DIL, MIU, NEO.**

Ion BRINDEA

Rezolvarea careului din numărul trecut, REVISTA NOASTRĂ:

Orizontal: 1) CRUCISATOR. 2) UIM - LITORAL. 3) I – IC - PARAMA. 4) RULOU – V - CAR. 5) AM – MARINA - G. 6) SOLO – EC - IVI. 7) AR – ROMANA - T. 8) TIPI – I - ALO. 9) SL – ESTUARE. 10) ETAPA – UC - AN. 11) MINERALIERE.

Vertical: 1) CUIRASAT – EM. 2) RI – UMORISTI. 3) UMIL – L - PLAN. 4) C – COMORI - PE. 5) IL – UA – O - EAR. 6) SIP – REMIS - A. 7) ATAVICA - TUL. 8) TOR – N – NAUCI. 9) ORACIALA – E. 10) RAMA – V – ORAR. 11) LARGIT - ENE.

Ochiul Flotei



▲ 28 octombrie 2009, Portul militar Mangalia, Divizionul 50 Corvete.

Instantaneul surprinde o imagine de ansamblu a navelor, corvete și vedete torpiloare, din compunerea unității la locul de staționare permanentă.

Foto: Ștefan CIOCAN



◀ 29 noiembrie 2009, București, Arcul de Triumf.

Instantaneul surprinde survolarea Arcului de Triumf în premieră de către un elicopter Puma Naval la repetiția pentru parada militară de Ziua Națională a României.

Foto: Valetin CIOBÂRCĂ



◀ 23 octombrie 2009, Babadag, Batalionul de Infanterie Marină.

Exercițiu demonstrativ prezentat de militari plutonului cercetare din cadrul batalionului.

Foto: Ștefan CIOCAN

▲ 14 noiembrie 2009, apele internaționale ale Mării Negre.

Forțele Navale Române au fost implicate în încercarea eșuată de lansare a primei rachete românești în spațiu. Dezamorsarea rachetelor, recuperarea lor și a balonului.

Foto: Ștefan CIOCAN

► 1 decembrie 2009, Arcul de Triumf, București.
„Defilarea” pe sub Arcul de Triumf, a Instalațiilor Mobile de Lansare a rachetelor din cadrul Divizionului 150 Rachete Navale din mangalia, la parada militară organizată de Ziua Națională.

Foto: Petrică MIHALACHE, TPA



