

**Forțele Navale Române**  
**150 de ani**



**MARINA**

REVISTA FORTELOR NAVALE ROMÂNE

**ROMÂNĂ**

www.navy.ro

ianuarie-februarie



**2010** un an plin pentru fregata Mărășești  
Vizita fregatei USS John L. Hall la Constanța



# Ochiul Flotei



▲ **19 februarie 2010, fregata „Regele Ferdinand“, Marea Neagră.**  
Instantaneu din centrul de conducere al luptei (Ops Room). Desfășurarea exercițiului de luptă antisubmarin la fregata *Regele Ferdinand* în comun cu fregata americană *John L. Hall*.

Foto: Ștefan CIOCAN



◀ **17 februarie 2010, fregata „Regele Ferdinand“, Marea Neagră.**  
Aspirantul ing. Sorin Huruială în timpul stagiului de practică la bordul fregatei *Regele Ferdinand*.

Foto: Ștefan CIOCAN



▲ **17 februarie 2010, fregata „Mărășești“.**  
Instantaneu din comanda fregatei pe timpul unui exercițiu simulat LEADTHROUGH (navigație pe un șenal dragat în condiții de pericol de mine ancorate și de fund) în care purtarea vestei de salvare este obligatorie pentru tot echipajul. În fundal, comandorul Victor Gâdiuță, comandantul navei.

Foto: Bogdan DINU

▶ **13 ianuarie 2010, Statul Major al Forțelor Navale, București.**  
Deschiderea anului de instrucție la Statului Major al Forțelor Navale.

Foto: Mugurel PASCU



▶ **7 ianuarie 2010, Portul Tomis, Constanța.**  
„Întrecerea” scufandrilor pentru a recupera crucea cu care s-au sfințit apele de Bobotează.

Foto: Ștefan CIOCAN







**Coperta 1:** Fregata *Mărășești*  
la prima ieșire pe mare din acest an.  
(Foto: Ștefan CIOCAN)



**Coperta 4:** Apuntarea elicopterului Puma  
Naval pe fregata *Regele Ferdinand*.  
(Foto: Ștefan CIOCAN)

## SUMAR

|                                                             |           |
|-------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>ȘTIRI DIN FLOTĂ</b>                                      | <b>4</b>  |
| <b>PAVILION NATO</b>                                        |           |
| Fregatele „John L. Hall”<br>și „Regele Ferdinand” pe mare   | <b>6</b>  |
| <b>INSTRUCȚIE</b>                                           |           |
| Fregata „Mărășești”<br>între MIOB și MIOA                   | <b>12</b> |
| „Regele Ferdinand”,<br>un nou an, noi provocări             | <b>15</b> |
| Speranțe și certitudini<br>la Direcția Hidrografică         | <b>20</b> |
| <b>INTERVIUL REVISTEI</b>                                   |           |
| CAm. flt. dr. Romulus HÂLDAN                                | <b>24</b> |
| <b>EVENIMENT</b>                                            |           |
| Bilanț la SMFN                                              | <b>27</b> |
| <b>INTELLIGENCE</b>                                         | <b>32</b> |
| <b>ASPIRANȚII DE AZI</b>                                    |           |
| COMANDANȚII DE MÂINE                                        | <b>33</b> |
| <b>PSIHOLOGIE NAVALĂ</b>                                    | <b>38</b> |
| <b>MAGAZIN</b>                                              |           |
| Cisne Branco – Lebăda Albă<br>a Marinei Militare braziliene | <b>40</b> |
| <b>SIAJUL ISTORIEI</b>                                      |           |
| Ochiul lui Nelson                                           | <b>43</b> |
| <b>CARIERA MILITARĂ</b>                                     | <b>46</b> |
| <b>ANIVERSĂRILE MARINEI</b>                                 | <b>48</b> |
| <b>ISTORIA NAVALĂ</b>                                       | <b>51</b> |
| <b>VETERANII MARINEI</b>                                    | <b>54</b> |



# „2010” sub semnul aniversării a 150 de ani de la înființarea primei structuri de comandă a Marinei Militare



Contraamiral **Dorin DĂNILĂ**,  
șeful Statului Major al Forțelor Navale

Anul 2009 a reprezentat o adevărată provocare pentru Forțele Navale, în condițiile economice binecunoscute. Avem satisfacția unei bune organizări și atingerea unor obiective prioritare.

Diminuarea resursei, în urma rectificărilor bugetare, ne-a condus la regândirea, reorganizarea activităților. Deciziile luate în acest sens, la nivelul Statului Major General și al Statului Major al Forțelor Navale, s-au dovedit a fi optime, în condițiile date, astfel că am reușit să ne achitam de sarcinile primite în contextul angajamentelor pe care ni le-am asumat în cadrul NATO și al inițiativelor regionale. De asemenea, misiunile de foc planificate s-au executat în totalitate.

Este adevărat că am avut de suferit în ceea ce privește instrucția pe mare, prin reducerea orelor de marș al navelor, dar am încercat și am și reușit să compensăm acest neajuns prin intensificarea pregătirii personalului în cadrul poligoanelor, instrucției la cheu și pe simulatoare.

Aceste măsuri nu au afectat ducerea la bun sfârșit a misiunilor primite. Profesionalismul marinarilor militari participanți la exercițiile și misiunile internaționale a făcut ca aceștia să se întoarcă acasă cu rezultate foarte bune și aprecieri deosebite din partea aliaților noștri. Participarea fregatei *Regina Maria* la operația ACTIVE ENDEAVOUR, încheierea misiunii Batalionului de Infanterie Marină în teatrul de operații Kosovo, exercițiile regionale BLACKSEAPARTNERSHIP și BLACKSEAFOR, JACKAL STONE, marșul de instrucție în Oceanul Atlantic al navei școală *Mircea* și exercițiile naționale VECTORUL 09, LITORAL 09 și ROUEX 09 au fost activități complexe, cu rezultate notabile, pe măsura eforturilor întregului personal al Forțelor Navale. O activitate ce trebuie remarcată o constituie cele două marșuri ale navei școală și de transport *Albatros*, care a adus în țară o cantitate importantă de tehnică militară a trupelor române repatriate din teatrul de operații Irak, încheind practic participarea armatei României la această operație.

Totodată, anul 2009 ne-a oferit bucuria aniversării a 70 de ani de când Nava Școală *Mircea*, simbolul tradiției marinărești

și al diplomației navale românești, a intrat în serviciul Forțelor Navale. Anul trecut a consemnat și unele premiere. Amintesc de exercițiul bilateral româno-olandez COOPERATIVE LION, unde elicopterele IAR Puma Naval au efectuat pentru prima dată apunări la bordul unei nave din cadrul NATO iar infanteriștii marini au avut ocazia să desfășoare exerciții de desant marin, de la bordul unor nave specializate pentru acest tip de misiuni. De asemenea, avem satisfacția realizării primului zbor al unui elicopter IAR Puma Naval având la bord un echipaj constituit exclusiv din piloți militari marinari.

Apreciez structurile de conducere și de execuție de la toate nivelurile, pentru eforturile depuse în planificarea, organizarea, coordonarea și desfășurarea tuturor activităților din anul 2009.

Activitățile anului 2010 se vor desfășura pe fondul unui eveniment deosebit: împlinirea a 150 de ani de la înființarea primei structuri de comandă a Marinei Militare. Este un moment istoric pe care dorim să-l sărbătorim pe măsura importanței lui. În acest sens, intenționăm să organizăm o suită de manifestări prin intermediul cărora publicul larg, mai puțin familiarizat cu Forțele Navale, să ne poată cunoaște istoria, evoluția și perspectivele.

Anul acesta ne-am planificat din timp activitățile, pe baza lecțiilor învățate în 2009. Vom intensifica procesul de instrucție prin toate mijloacele pe care le avem la dispoziție, atât pe mare, pe simulatoare și la cheu, astfel încât să evităm orice formă de deprofesionalizare a personalului.

Respectarea angajamentelor față de NATO, participarea la misiunile și exercițiile internaționale, ACTIVE ENDEAVOUR și BLACKSEAFOR, rămân în prim planul activităților noastre. Cele două activări ale Grupului Naval de Cooperare în Marea Neagră, BLACKSEAFOR reprezintă o altă activitate majoră pe care o avem ca prioritate.

La fel de importante, exercițiile navale naționale, lansările de rachete, de torpile, bombe antisubmarin, tragerile de artilerie cu navele de la Dunăre și mare sunt repere ale planificărilor noastre, pentru continuarea unei pregătiri profesionale a forțelor luptătoare. Menținerea stării tehnice a navelor în parametri care să ne permită desfășurarea în siguranță a misiunilor este un alt important segment, pe care Statul Major al Forțelor Navale îl are în permanentă atenție.

Un rol deosebit îl vom acorda procesului de pregătire a personalului, studenților și elevilor, a soldaților, gradați voluntari din Forțele Navale, pentru că, de nivelul lor de pregătire va depinde viitorul acestei categorii de forțe.

Am încredere că și anul acesta vom reuși să ne achitam cu profesionalism de sarcinile primite, așa cum, și în 2009, printr-o planificare, conducere și execuție riguroase și, nu de puține ori, chiar cu sacrificii personale, ne-am dus la bun sfârșit obiectivele propuse.

Sunt convins că și în continuare, prin activitatea noastră, împreună, vom consolida poziția Forțelor Navale în cadrul armatei României, pentru a demonstra necesitatea Forțelor Navale într-o țară cu ieșire la mare și a ne aduce contribuția și utilitatea în cadrul Alianței Nord-Atlantice.

Tuturor celor care, prin natura serviciului, contribuie la bunul mers al lucrurilor în Forțele Navale, de la soldat, gradat voluntar sau personal civil la amiral, tuturor celor care se simt legați de mare, Dunăre și marină în general, le mulțumesc, le doresc să fie sănătoși și să aibă numai împliniri și bucurii alături de cei dragi! ■





Foto: Ștefan Ciocan

În fiecare an universitar, în perioada ianuarie-februarie, studenții Academiei Navale „Mircea cel Bătrân” s-au aflat în febra sesiunii de examene. Ca întotdeauna, studenții s-au pregătit cu toate forțele, și, chiar dacă sesiunea a fost destul de grea și solicitantă din cauza materiilor dificile, viitorii ofițeri s-au descurcat, iar rezultatele au fost pe măsura efortului depus. Așa cum este și firesc, emoțiile nu au lipsit. Și-au făcut simțită prezența, în mod constructiv, și în rândul celor mai bine pregătiți, dar, așa cum ne-au obișnuit studenții Facultății de Marină Militară sunt din nou integraliști. La Academia Navală „Mircea cel Bătrân”, sesiunea nu este decât o altă modalitate de evaluare, de data aceasta finală, pe baza susținerii unor examene atât scrise cât și orale, pentru că spre deosebire de unele universități, evaluarea este continuă, desfășurându-se pe parcursul întregului semestru. Și nu numai atât, la academia navală vorbim despre un învățământ teoretic aplicativ, un învățământ preponderent îndreptat către practică și problemele cu care studenții se vor confrunta în viitorul apropiat. **(O.B.)**

Miercuri, 6 ianuarie, tradiționala slujbă de Bobotează, importantă sărbătoare creștină, a fost oficiată și în porturile de la Dunăre și mare. Sfințirea mare a apelor la Bobotează, în însăși ziua în care Mântuitorul a primit botezul de la Sfântul Ioan Botezătorul în apa Iordanului, înseamnă sfințirea apelor de pretutindeni, prin coborârea Duhului Sfânt. La marea sărbătoare a purificării apelor, dar și a spiritului celor care, prin natura profesiei, sunt călători pe ape, au fost prezenți, alături de credincioși și comandantul Comandamentului Flotei, contraamiralul dr. Aurel Popa împreună cu marinarii militari din garnizoana Constanța. Procesiunea a început din fața Catedralei Ortodoxe Sfinții Apostoli Petru și Pavel, unde Înalt Prea Sfinția Sa Teodosie, Arhiepiscopul Tomisului a adresat un mesaj de pace mulțimii de oameni prezenți. Întregul alai s-a deplasat apoi în fața Cazinoului din Constanța, locul unde s-a oficiat slujba de Bobotează de către Înalt Prea Sfinția Sa Teodosie, Arhiepiscopul Tomisului, alături de un sobor de preoți. La terminarea slujbei conform tradiției, au fost aruncate în mare cele trei cruci de lemn. Procesiuni similare s-au desfășurat și la Tulcea, Brăila, Galați și Giurgiu. **(C.O.)**



Foto: Ștefan Ciocan



Foto: Daniel Oaie

Forțele Navale Române au sărbătorit, duminică, 24 ianuarie, Ziua Unirii Principatelor Române sau „Mica Unire” cum mai este cunoscută. Cu prilejul acestei sărbători, militarii din Forțelor Navale Române au participat alături de reprezentanți ai autorităților publice locale, Bisericii Ortodoxe Române, Ministerului Apărării Naționale, Ministerului Administrației și Internelor, Ligii Navale Române, veterani de război, ofițeri în rezervă și în retragere, la ceremonii militare și religioase în garnizoanele Mangalia la Complexul Monumental din Piața Republicii, Brăila în Piața Independenței, Babadag la Monumentul Eroilor și Tulcea în Piața Tricolorului. De asemenea, la Cercurile militare ale Forțelor Navale din Constanța, Mangalia și Tulcea și la Muzeul Marinei Române au fost organizate activități culturale dedicate Unirii Principatelor Române: expoziții foto-documentare, de carte și imagini, pictură și grafică, simpozioane, evocări istorice și filme documentare. **(O.B.)**



Foto: Mike Niederhauser

Calitatea procesului de învățământ al Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”, a fost probată în cei 138 de ani de la înființare, prin calitatea absolvenților săi, fie că au fost ofițeri de marină militară sau ofițeri de marină civilă. O dată în plus calitatea învățământului desfășurat la Academia Navală „Mircea cel Bătrân” a fost apreciată de Agenția Română de Asigurare a Calității în Învățământul Superior. Conform informațiilor afișate pe site-ul instituției evaluatoare, [www.aracis.ro](http://www.aracis.ro), Academia Navală „Mircea cel Bătrân” a obținut în urma evaluării externe a calității la nivel instituțional „grad de încredere ridicat”. Vizitele experților evaluatori ai ARACIS s-au desfășurat pe parcursul anului 2009 și s-au finalizat cu acreditarea și reacreditarea celor 9 programe de studii universitare, 6 programe de studii universitare de licență și 3 programe de studii universitare de masterat. **(M.E.)**



Foto: Ștefan Ciocan



Foto: Mihai Egorov

Vineri, 26 februarie, la Școala de Aplicație a Forțelor Navale „Viceamiral Constantin Bălescu” a avut loc ceremonia prilejuită de absolvirea Cursului de bază de către tinerii ofițeri din Forțele Navale și de finalizarea Cursului avansat pentru 24 gradați profesioniști. Cei 39 de aspiranți au încheiat programul de 6 luni de instruire teoretică și stagiul la nave, fiind repartizați pe prima funcție din carieră. De luni, 1 martie, cei 39 de aspiranți și-au început cariera militară în structuri ale Forțelor Navale. La festivitate au participat contraamiralul de flotilă Cristea Cucoșel, șeful Direcției Comunicații și Informatică din Statul Major General, contraamiralul Dorin Dănilă, șeful Statului Major al Forțelor Navale, comandanții unităților din Forțele Navale, cadre militare în rezervă și retragere. În urma rezultatelor obținute în Academia Navală „Mircea cel Bătrân” și la cursul de bază de la Școala de Aplicație au fost declarați șefi de promoție aspirant ing. Constantinescu Consuela-Florina, la specialitatea navigație și aspirant ing. Ștefănescu Traian-Mihai la specialitatea electromecanică. La început de drum le dorim și noi tinerilor aspiranți din Forțele Navale, dar și gradaților profesioniști, mult succes în cariera aleasă și vânt bun din pupa! **(M.E.)**





## Din nou americani la Constanța Fregatele John L. Hall și Regele Ferdinand pe mare

În perioada 15-19 februarie, fregata americană John L. Hall a făcut o escală în Portul Constanța. În ultima zi a vizitei, USS John L. Hall a desfășurat pe mare exerciții navale în comun cu fregata Regele Ferdinand.

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

### John Hall la Constanța

Pe data de 15 februarie, fregata americană *John L. Hall* sosea în Portul Constanța. Imediat după acostare, o delegație condusă de comandantul navei, căpitan-comandorul Derek M. Lavan, a avut întâlniri cu reprezentanții Comandamentului Flotei și cu autoritățile publice locale. În aceeași zi, la bordul navei a avut loc și un briefing de presă, în cadrul căruia jurnaliștii au stat de vorbă cu echipajul și au făcut un tur al navei. *USS John L. Hall* este a 24-a fregată purtătoare de rachete din clasa Oliver Hazard Perry. Nava a fost construită în șantierul Bath Iron Works și a intrat în serviciul Forțelor Navale Americane pe 26 iunie 1982. După lansare, *John L. Hall* și-a câștigat rapid reputația încorporată în motto-ul său „Semper Victores” (Întotdeauna victorios). Căpitan-comandorul Derek Lavan, comandantul fregatei *John Hall*, ne-a declarat în timpul briefinului-ului: „Principala misiune a navei este lupta antisubmarin. În acest scop avem la bord și două elicoptere care pot descoperi submarinele. Totuși nava a fost inițial construită pentru însoțirea convoaielor, participând la primul război din Golf, Furtună din Deșert.” *USS John L. Hall* este, de altfel, și cea mai veche navă de acest tip din dotarea Forțelor Navale Americane. Completăm informațiile oferite de comandantul navei cu câteva detalii

despre misiunile navei. *John L. Hall* este capabilă să îndeplinească toate misiunile de securitate maritimă, inclusiv operațiuni de interceptare maritimă, război de suprafață, război submarin și apărare antiaeriană. De asemenea, nava oferă protecție pentru navele militare și comerciale, forțe amfibii și convoaie de aprovizionare, execută operațiuni antiteroriste și de luptă împotriva traficului de droguri în Atlantic și Pacific.

Programulechipajului navei americane a mai cuprins vizitarea Școlii Militare de Maiștri Militari a Forțelor Navale „Amiral Ion Murgescu”, activități sportive cu marinarii români, precum și un tur al principalelor obiective turistice din municipiul Constanța.

În ultima zi a escalei, fregata *John L. Hall* a desfășurat pe mare exerciții navale în comun cu fregata *Regele Ferdinand*.

### Exercițiu bilateral pe mare

Primul exercițiu bilateral al anului pentru fregata *Regele Ferdinand* s-a desfășurat pe 19 februarie în apele Mării Negre. Cea de-a treia zi pe mare se anunțase destul de aglomerată. De aceea, ridicarea ancorei a fost stabilită pentru ora 7.30. Din cauza ceții însă, a fost amân timer pentru câteva ore. Și, chiar când ne pierdusem speranța, meteorologul de la bord ne-a indicat un alt raion pentru desfășurarea activităților. Punctul de întâlnire a fost schimbat și, astfel, a treia zi pe mare se anunța să înceapă cu exerciții în comun cu fregata americană *John L. Hall*. Totuși, din cauza lipsei de timp, pentru că până în jurul orei 12.00

nu s-a putut desfășura nici o activitate cu partenerul american, la care s-au adăugat condițiile meteo nefavorabile, o ceață deasă, fenomen care ne-a însoțit pe parcursul întregii ieșiri pe mare, exercițiile prevăzute în plan cu elicopterul Puma Naval și cele două elicoptere Sea Hawk ambarcate pe fregata *John L. Hall* nu au mai putut fi executate.

Înainte de începerea exercițiilor în comun pe mare, a avut loc CROSSPOL-ul sau schimbul de personal. La plecarea din port au fost ambarcați la bordul fregatei americane, pe parcursul întregii zile, doi ofițeri și un maestru militar de la comandamentul Flotei de Fregate și fregata *Regina Maria*. De asemenea, doi ofițeri și trei maiștri de pe *USS John L. Hall* au sosit cu RHIB-ul la bordul fregatei *Regele Ferdinand* și au participat direct în centrul de conducere a luptei, la un exercițiu de luptă antisubmarin. De altfel, specializările pe care le aveau ofițerii și maiștrii americani se pliau perfect pe tipul de exerciții care urmau să se desfășoare.

Căpitan-comandorul Derek M. Lavan, comandantul fregatei *John L. Hall*, prezentând jurnaliștilor tehnica din comanda navei.



Căpitan-comandorul Derek M. Lavan, comandantul fregatei *John L. Hall* și contraamiralul de flotilă dr. Aurel Popa, comandantul Comandamentului Flotei în timpul întâlnirilor oficiale.

### Căutarea și atacul submarinului

Exercițiul de luptă antisubmarin a fost și primul exercițiu desfășurat în comun, în care au fost antrenate echipele antisubmarin, de suprafață și de conducere a elicopterului, adică tot personalul din centrul de conducere a luptei. Ops Room-ul a devenit un loc aglomerat, în care procedurile pe linie de comunicații, primirea și transmiterea datelor în căutarea și atacul submarinului, au curs fără întrerupere timp de aproximativ două ore. Locotenent-comandorul Alexandru Adrian Gobjilă, ofițer cu operațiile la fregata *Regele Ferdinand*: „Am încercat să executăm o serie de proceduri pentru exercițiu și de învățământ împreună cu elicopterul specializat în lupta antisubmarin de la bordul fregatei americane. Din păcate vremea ne-a fost potrivnică, ceața s-a instalat în jur și elicopterul nu a putut decola. În schimb toate procedurile pe linie de comunicații s-au desfășurat în bune condiții, având pregătit exercițiul din timp. Am avut mai multe linii de comunicații deschise și în acest fel am putut menține un contact direct pe toată durata exercițiului. După părerea mea, a fost un pas înainte în colaborarea cu partenerii americani, cu certitudine un exercițiu mai complex decât am executat până în prezent cu forțele americane care au venit în Constanța. Am lăsat deschisă o serie de linii de comunicații pentru a complica și mai mult exercițiul în momentul în care această navă se va reîntoarce. În felul acesta vom reuși să creștem nivelul de complexitate al exercițiilor. Sperăm pe viitor ca vremea să nu ne mai fie un adversar și să dezvoltăm această parte aeriană a Forțelor Navale Române.”

Pe timpul ieșirii pe mare, la bordul fregatei *Regele Ferdinand* a fost ambarcat și o parte din personalul Serviciului de Luptă 5 Aviație, care se constituie pe timpul ambarcării elicopterului la bord. Și, pentru că atacul simulat al submarinului s-a executat cu elicopterul, am dorit să aflăm și părerea responsabililor cu aviația, în ceea ce privește desfășurarea în comun a exercițiului de luptă antisubmarin. Locotenent-comandorul Radu Răileanu, șef de stat major la Grupul de Elicoptere și controlor de zbor pe fregata *Regele Ferdinand* a sigurat



Exercițiu româno-american de luptă antisubmarin la fregata *Regele Ferdinand*.

partea aeriană a exercițiului împreună cu maestrul militar american Anthony Velasco: „A fost un exercițiu de căutare a submarinului în care atacul s-a executat cu elicopterul. Exercițiul s-a finalizat cu succes deși am avut probleme tehnice de comunicare, până la urmă s-au remediat. Schimbul de experiență a fost foarte util pentru că toți am avut de învățat. Ne-am familiarizat cu tactica lor, am lucrat în comun. Având oamenii lor pe nava noastră este mult mai ușor, de câte ori este o problemă discutăm direct și putem continua. A fost foarte util pentru că în acest exercițiu am antrenat și echipa antisubmarin, Ops Room-ul și echipa de conducere a elicopterului.” Maistrul militar Anthony Velasco: „A fost o experiență foarte utilă să fiu aici și să aplic ceea ce fac eu la nava mea. Să lucrez pe tehnica voastră este foarte diferit, dar a fost o experiență interesantă. M-am simțit foarte bine la bordul navei. Întregul echipaj este extraordinar și a încercat să-mi arate cum funcționează tehnica.”

După încheierea exercițiului a avut loc din nou CROSS POL-ul. De data aceasta cei cinci ofițeri și maiștri americani au părăsit fregata *Regele Ferdinand*, dar nu înainte de a afla părerea lor cu privire la navă, tehnică și echipaj. Aspirantul Richard Engel: „Lucrez în departamentul operații, sunt ofițer cu informațiile și lupta radioelectronică. Nava arată foarte bine și echipajul este foarte prietenos. Tehnica este similară cu ceea ce avem și noi. Navele sunt asemănătoare, arată diferit, dar rolul lor este același. Acest schimb de experiență înseamnă foarte mult pentru mine. Am lucrat doar pentru Forțele Navale Americane, iar pentru mine să vin aici și să văd cum lucrați și cum vă faceți treaba, să interacționăm, să vorbim despre marină, cultură și istorie a fost foarte plăcut. Să cooperezi cu alte state membre NATO este o mare oportunitate pentru că întotdeauna avem ce învăța unii de la alții.”

### Boarding la bordul fregatei Regele Ferdinand

Nici un antrenament în ultimii ani cu partenerii străini fără un exercițiu de inspecție la bordul unei nave suspecte. Boardingul, unul dintre cele mai antrenante

exerciții a fost desfășurat și în cadrul acestei ieșiri pe mare. Fregata *Regele Ferdinand*, a jucat rolul de navă suspectă în timp ce grupa americană de boarding a efectuat controlul navei, în condiții meteo destul de dificile, o ceață atât de deasă încât fregata americană abia se zărea deși distanța dintre nave era destul de mică. Echipajul civil al navei inspectate, jucat de militarii români, s-a dovedit cooperant, iar echipa americană de boarding, a reușit să-și ducă la bun sfârșit misiunea, chiar dacă cei care au acționat erau tineri și fără experiența unor boarding-uri reale. Cum s-a desfășurat exercițiul și cum a cooperat echipajul nostru cu grupa de boarding americană, am aflat de la căpitanul Răzvan Crintea, ofițer de cart la fregata *Regele Ferdinand*, care a jucat și rolul de comandant al navei suspecte: „A fost o acțiune interesantă. Cred că s-a executat în condiții normale pentru o echipă care nu avea experiența unor boarding-uri reale. În general, aceste nave când sunt trimise în teatru în Marea Neagră au la bord foarte mulți tineri, dar în spatele lor se aflau doi instructori, unul dintre ei avea vreo 70 de boarding-uri reale la activ, iar celălalt nici nu le mai știa numărul. Eu zic că s-au descurcat bine, au fost echipați extraordinar, se vede că sunt motivați și că vor să învețe. De obicei nu avem probleme în ceea ce privește cooperarea cu navele americane, stăpânim bine limba, stăpânim bine procedurile și pentru noi a devenit ceva normal.”

La finalul exercițiului, nu am pierdut ocazia de a afla și părerea partenerilor

Prezentarea navei ofițerilor americani de către aspirantul Claudiu Ciprian Udrea.





americani: „A fost o mare oportunitate de antrenament pentru echipa mea de boarding. Tocmai ce am sosit în Marea Neagră, este prima escală și chiar apreciez oportunitatea pe care am avut-o de a lucra în comun cu Forțele Navale Române. Este primul boarding pe care l-am făcut de când am sosit și sperăm să nu fie și ultimul. Pentru mine este prima dată când am lucrat în comun cu Forțele Navale Române și încă o dată apreciez colaborarea”, ne-a declarat șeful grupei de boarding care nu a dorit să-și dezvăluie identitatea, dar care a avut amabilitatea de a răspunde întrebărilor noastre. De cele mai multe ori, diferența dintre grupele noastre de boarding și cele americane o face doar echipamentul. În cazul unui boarding real echipamentul fiecărui militar cântărește aproximativ 20 de kilograme. Fiind vorba doar de un antrenament al celor mai tineri marinari, suportarea unei asemenea greutăți nu s-ar

fi justificat, astfel că echipa americană de boarding nu a folosit întregul echipament. Cu toate acestea, americanii s-au dovedit extrem de bine echipați, lucru recunoscut și de echipajul nostru.

Exercițiul de boarding a încheiat și activitățile în comun pe mare, fregata *John L. Hall* părăsind apele teritoriale și luând cap compas Portul Samsun din Turcia.

Așa cum am mai spus, pe fregata americană au fost ambarcați și trei marinari români, care s-au întors la bord cu RHIB-ul pus la dispoziție de partenerul american. Pentru că am aflat ce a reprezentat schimbul de experiență pentru ofițerii și maiștrii americani prezenți la bordul fregatei *Regele Ferdinand*, am dorit să aflăm și opinia marinarilor noștri. Locotenent-comandorul Silviu Cernat, ofițer cu operațiile și instrucția la comandamentul Flotei de Fregate: „A fost benefic. Pentru mine personal a fost prima ieșire pe mare cu o navă străină și

din acest punct de vedere a fost o noutate. Faptul că am asistat la desfășurarea efectivă a exercițiilor pe mare a fost un câștig, având posibilitatea să aprofundez procedurile studiate pe navele românești și să mă familiarizez cu limbajul folosit de partenerii noștri. Au fost foarte deschiși, ospitalieri și binevoitori. Ne-au explicat tot ceea ce am întrebat.”

Pe drumul de întoarcere spre Portul militar Constanța căpitan-comandorul Mihai Panait, comandantul fregatei *Regele Ferdinand* a formulat câteva concluzii. „A fost o săptămână foarte plină de activități în comun cu fregata americană «John Hall». Am început exercițiile o dată cu acostarea navei în Portul Constanța. S-au desfășurat ateliere de lucru, workshop-uri, exerciții la cheu, la nava americană și la nava noastră, ulterior fiind încununate cu succes pe timpul ultimei zile de staționare în apele teritoriale ale României, a navei americane. Am desfășurat o serie de exerciții în comun cu fregata americană. Este adevărat am avut și schimb de personal. De asemenea, am avut un exercițiu de boarding cu un număr de 10 militari americani la bordul navei. O foarte bună oportunitate pentru noi și pentru americani în egală măsură să ne antrenăm împreună.”

Ce a reprezentat pentru Flotila de Fregate cooperarea cu partenerul american, am aflat de la comandorul Sorin Learschi, comandantul Flotei de Fregate, prezent la bordul fregatei *Regele Ferdinand*: „Exercițiile desfășurate cu partenerul american ne-au confirmat nivelul atins de fregata «Regele Ferdinand» în cadrul pregătirii pentru luptă, dar ne-au și arătat care sunt pașii următori pe care trebuie să-i facem în pregătirea noastră comună. De fapt, cu partenerul american am discutat mai multe variante de colaborare viitoare și avem certitudinea că vom desfășura activități importante de pregătire aici sau pe alte mări în cadrul activităților internaționale.” ■



Echipa de boarding de pe fregata *John L. Hall* în acțiune pe fregata *Regele Ferdinand*.



Sosirea echipei americane de boarding la bordul fregatei *Regele Ferdinand*.

# NATO Alianță versatilă, adaptabilă și mai puternică

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

După disoluția Tratatului de la Varșovia NATO și-a reconfigurat viitorul prin intermediul unui document programatic de o importanță deosebită denumit Conceptul Strategic al Alianței Nord-Atlantice. Revizuit de două ori, în 1991 și 1999 Conceptul Strategic al NATO a exprimat de fiecare dată acel „raison d’etre” al Alianței în contextul oferit de evoluția strategică a mediului internațional de securitate. Nici în prezent nu există vreun dubiu referitor la rațiunea de a exista a NATO dar, comparativ cu 1991 și 1999 în egală măsură, atât Alianța Nord-Atlantică cât și mediul internațional de securitate s-au modificat radical. Numărul statelor membre aproape că s-a dublat, crescând de la 15 la 28, iar riscurile și amenințările de securitate s-au diversificat într-un ritm fără precedent. De aceea, aliații sunt chemați să reanalizeze destinul organizației și să-l readapteze la noile realități. Avem nevoie de un nou Concept Strategic și acesta pare să fie principalul obiectiv politico-militar al Alianței Nord-Atlantice în anul 2010.

Conceptul Strategic este cel mai important document după Tratatul de la Washington adoptat la 4 Aprilie 1949 care prezintă perspectivele strategice ale Alianței Nord-Atlantice raportate la riscurile și amenințările la adresa securității mediului internațional. În egală măsură el oferă direcțiile strategice referitoare la

pregătirea forțelor aliate pentru a răspunde militar la aceste riscuri și amenințări. Desigur, documentul are la bază evoluțiile viitoare ale mediului de securitate iar proiecția atinge următorii 15 – 20 de ani. Mai mult decât atât el este parte integrantă a procesului de transformare a Alianței Nord-Atlantice, un proces proiectat pentru o perioadă similară și gestionat de către Comandamentul Aliat pentru Transformare (Allied Command Transformation – ACT). În acest sens, Alianța își analizează viitorul proiectat până în 2030 prin intermediul raportului final denumit Multiple Futures Project. Acest raport nu este nici pe departe un modern „Oracol din Delphi”, ci reprezintă un cadru de analiză a mediului internațional de securitate bazat pe nouă indicatori care vor defini evoluția mediului internațional de securitate și care pot fi combinați, în viziunea ACT, în patru scenarii plauzibile cu impact asupra evoluțiilor viitoare ale NATO.

Oportunitatea elaborării unui nou Concept Strategic a reprezentat principalul obiectiv al Summit-ului NATO de la Strasbourg/Kehl din 3-4 Aprilie 2009, atunci când în unanimitate aliații au hotărât că momentul schimbării a venit. Ei au decis că este nevoie de un nou consens, al celor 28, care să reorienteze destinul organizației prin adoptarea unui nou Concept Strategic la următorul Summit, în Decembrie 2010. Astfel readaptată, strategia Alianței va deveni garanția fezabilității și eficienței politic-militare a NATO și va face ca relevanța sa politică să nu rezide numai din rolul său ca organizație internațională, ci, și ca urmare a influenței pe care o exercită asupra politicii internaționale. Și cu siguranță lecțiile trecutului vor

reprezenta un argument de bază. Probabil că cea mai importantă sarcină a noului Concept Strategic va fi aceea de a restabili încrederea dintre membrii Alianței pentru a evita fricțiunile viitoare precum au fost cele referitoare la fosta Iugoslavie sau intervenția din Iraq și care au afectat solidaritatea dintre aliați și chiar credibilitatea organizației. Pe de altă parte este nevoie ca politica „distanțelor egale” față de problemele comune ale organizației în raport cu interesele statelor membre să fie reanalizată. Diversitatea trebuie să sfârșească în unitate și nu în lipsa de încredere dintre statele membre, iar aceasta trebuie să reprezinte o condiție obligatorie pentru asigurarea securității reciproce ca bază a apărării colective.

În ce privește securitatea comună, cooperarea cu Națiunile Unite și Uniunea Europeană precum și cu alți parteneri strategici va asigura cheia succesului în misiunile esențiale de tip KFOR și mai ales ISAF pe care Alianța și le-a asumat cu toată responsabilitatea. De aceea, dezvoltarea parteneriatelor strategice va ocupa cu siguranță un loc important în viitoarea strategie a NATO.

Acestea sunt probabil unele din problemele de bază asupra cărora grupul de lucru special constituit în vederea elaborării noului Concept Strategic al Alianței Nord-Atlantice va trebui să se aplece cu toată responsabilitatea. Și fără îndoială așa vor sta lucrurile pentru că potrivit spuselor fostului secretar de stat al SUA Madeleine Albright, liderul acestui grup de lucru, principala sarcină a noului Concept Strategic este să construiască o Alianță mai puternică, mai versatilă și adaptabilă. ■



## BLACKSEAFOR 2010, provocare și prioritate de top pentru SMFN

Comandor **dr. Ion CUSTURĂ**  
Statul Major al Forțelor Navale

Obişnuţi de acum cu rutina activărilor şi a planificării multianuale a BLACKSEAFOR (BSF), 2010 chiar reprezintă pentru SMFN o provocare. În primul rând, datorită renunţării oarecum neaşteptate a Georgiei la preluarea comenzii grupării, anunţată cu ocazia întâlnirii Grupului de Experti la Nivel Înalt (HLEG) al ţărilor membre din 28 septembrie 2009 şi, în al doilea rând, datorită faptului că în acest an de criză şi cu o bugetare „pe măsură”, priorităţile de alocare a fondurilor au fost reajustate, astfel încât cheltuielile considerabil mai mari impuse de preluarea comenzii „înainte de rând” să fie incluse printre cele prioritare. De fapt, după anunţul părţii georgiene, conform Acordului BSF încheiat la înfiinţare în anul 2001, existau două posibilităţi: fie un alt stat membru să-şi asume voluntar preluarea comenzii, fie statul care, conform planificării, urma la comandă în 2011 să preia automat această responsabilitate. La scurt timp după încheierea lucrărilor HLEG partea română, fără să aştepte „o altă ofertă” din partea celorlalte state membre, dovedind un spirit deosebit de partener credibil în această iniţiativă regională, a anunţat ferm că va prelua comanda BSF cu un an mai devreme. Numai ca un exerciţiu de reîmprospătare a cunoştinţelor, consider că nu ar fi lipsit de interes să trecem succint în revistă câteva dintre momentele importante din activitatea grupării, încă de la înfiinţarea acesteia.

În 1998, la iniţiativa Turciei şi cu participarea tuturor statelor riverane Mării Negre, s-a lansat ideea creării unei grupări a forţelor navale ale acestora, ca expresie a creşterii încrederii reciproce

şi a securităţii în Bazinul Mării Negre, în vederea îndeplinirii unor misiuni specifice bine stabilite, aplicând procedee standard de operare tipice NATO. De fapt, acest lucru a însemnat şi un răspuns pozitiv, adecvat la atenţia deosebită, importanţa crescută şi recunoaşterea rolului nou al regiunii extinse Mării Negre în ecuaţia securităţii Euro-Atlantice de către această comunitate, mai ales din cauza posibilităţii „redistribuirii mai avantajoase” a resurselor energetice din zona Mării Caspice şi a Asiei Centrale şi configurării unui nou flux al acestora spre statele UE. Astfel la 2 aprilie 2001, la Istanbul, s-a semnat Acordul de Constituire a Grupării Navale pentru Cooperare în Marea Neagră, BLACKSEAFOR de către toate cele şase state riverane (Turcia, Federaţia Rusă, Ucraina, Bulgaria, Georgia şi România) cu scopul de a contribui la întărirea continuă a prieteniei, bunelor relaţii şi încrederii reciproce între statele riverane Mării Negre, cât şi pentru menţinerea păcii şi stabilităţii în regiune.

BSF este o forţă destinată să acţioneze „la chemare” şi reprezintă un pas deosebit în vederea creşterii cooperării şi interoperabilităţii între forţele navale ale statelor membre prin misiunile şi activităţile pe care trebuie să le desfăşoare, printre care sunt incluse: căutarea şi salvarea pe mare (SAR); operaţii de asistenţă umanitară (HA); lupta contra minelor marine (MCM); operaţiuni de protecţie a mediului; vizite de prietenie; orice altă misiune agreată prin consens de către parteneri.

Comitetul Comandanţilor Forţelor Navale din Marea Neagră (BSNC) este instituţia care asigură comanda BLACKSEAFOR şi are responsabilitatea planificării generale a activităţilor grupării navale. Deciziile acestui organism de conducere se iau prin consens, iar

preşedinţia Comitetului este asumată prin rotaţie, în ordine alfabetică. Statul aflat la comandă grupării conform principiului rotaţiei, nominalizează pentru comanda nemijlocită a grupării de nave pe comandantul acesteia (COMBLACKSEAFOR), asistat de un stat major format din câte un ofiţer desemnat din fiecare stat, cu atribuţiuni funcţionale bine stabilite. În aceeaşi idee se numeşte şi ofiţerul cu operaţiile (OPBLACKSEAFOR), care exercită Controlul operaţional şi care este asistat de către un ofiţer de legătură din fiecare stat partener.

Fiecare stat partener desemnează nava sau navele puse la dispoziţia BSF, iar acestea rămân în porturile proprii de dislocare, fiind solicitate pentru constituirea Grupării Navale numai pe timpul activărilor planificate (cel puţin o dată pe an) sau al activărilor ad-hoc, ocazii pe timpul cărora se desfăşoară exerciţii şi antrenamente în vederea creşterii nivelului de interoperabilitate şi a eficienţei în îndeplinirea misiunilor ce decurg din Acord. Oricare dintre statele membre poate solicita activarea ad-hoc a Forţei, dar constituirea acesteia pentru acţiune se realizează numai pe baza consensului părţilor şi strict pentru îndeplinirea misiunilor prevăzute în Acord.

BLACKSEAFOR este formată numai din nave militare şi nu are în componere forţe sau mijloace ale altor categorii de forţe armate (aviaţie sau trupe de uscat), dar poate fi sprijinită de către acestea în cazul în care se consideră absolut necesar sprijinul pentru îndeplinirea misiunilor grupării. Gruparea este compusă din patru-şase nave (fregate, corvete/nave de patrulare, dragoare de mine, nave amfibii, nave auxiliare), dar nu poate fi activată cu mai puţin de patru nave. Una dintre nave este destinată pentru comanda şi controlul grupării, iar statul major se ambarcă pe aceasta.



Foto: crt 264

Echipajul corvetei *Contraamiral EustaŃiu Sebastian* pe timpul predării comenzii BLACKSEAFOR, august 2006, Novorossiysk.

BLACKSEAFOR este o grupare rezultată dintr-o iniţiativă regională, de sine stătătoare, dar care poate fi deschisă şi participării altor state în cazul în care acestea sunt interesate să i se alăture. Aria de acţiune este Marea Neagră, însă poate fi dislocată şi în alte teatre maritime dacă situaţia o impune şi este îndeplinit consensul părţilor. În aceeaşi idee, gruparea poate fi pusă la dispoziţia Organizaţiei Naţiunilor Unite sau Organizaţiei pentru Securitate şi Cooperare Europeană, la cererea acestora, sau altor iniţiative internaţionale, dar numai pentru misiunile prevăzute în Acord şi pe baza aprobării tuturor statelor membre.

Între 27 septembrie şi 16 octombrie 2001 a avut loc prima activare, în Turcia, comanda BSF/ COMBLACKSEAFOR fiind delegată amiralului turc Nurset Guner.

Următoarele activări s-au desfăşurat în anii 2002 şi 2004, având ca ţări gazdă Ucraina, Bulgaria şi Georgia. Între 3 şi 27 august 2004, pe timpul comenzii georgiene, s-a ieşit oarecum din rutina obişnuită prin faptul că activarea s-a desfăşurat în două etape, în prima executându-se activităţile uzuale pe mare, cu accent pe exerciţiile de protecţie împotriva riscurilor asimetrice, iar în a doua, între 4 şi 27 aprilie, gruparea a participat la activităţi în cadrul exerciţiului naval turcesc BLACKSEAPARTNERSHIP 05, în Vestul Mării Negre. Începând cu această activare, anual s-au executat câte două activări sub aceeaşi comandă.

Între 8 şi 28 august 2005, în Constanţa, pe timpul festivităţilor dedicate Zilei Marinei Române (15 august) a avut loc a cincea activare, prima sub comandă românească, COMBLACKSEAFOR fiind comandorul Alexandru Mîrşu. Navele grupării au fost invitate să participe la acest eveniment, iar după aceasta, pe timpul activităţilor



Foto: Leonard Mocanu

Ceremonia de predare-primire a comenzii BLACKSEAFOR, august 2005, între comandorii Ghenadi Gaidarov (Georgia) şi Alexandru Mîrşu.

desfăşurate pe mare, s-au desfăşurat exerciţiile uzuale şi, suplimentar, a fost experimentat noul sub-concept referitor la aplicarea procedurilor de acţiune într-un mediu cu ameninţare chimică, biologică, radiologică şi nucleară. La finalul activării, în ultimile două zile ale perioadei, Gruparea Navală a participat la desfăşurarea unor exerciţii în comun cu forţele turceşti care participau la recent iniţiată (la acel moment, n.n.) operaţie naţională navală, BLACKSEA HARMONY (OBSH).

Pe timpul activărilor s-au executat de regulă exerciţii şi seriale de comunicaţii, manevre tactice, formaţii şi evoluţii, exerciţii de căutare şi salvare pe mare şi de vitalitatea navelor, exerciţii de protecţie a forţelor, de asistenţă umanitară şi antiterorism.

Au fost vizitate porturile Istanbul, Varna, Constanţa, Odessa, Novorossiysk, Poti, Sevastopol, Gölçuk, Batumi, Karadeniz Ereğli şi Burgas. În toate porturile vizitate au avut loc schimburi de vizite la autorităţile militare şi civile locale, activităţi sportive şi vizite la obiectivele turistice, dar şi exerciţii demonstrative, şedinţe de planificare şi bilanţuri, precum şi vizitarea navelor de către populaţia civilă.

În articolele ce vor fi publicate în numerele următoare ale revistei vor fi comentate activitatea de elaborare a documentelor specifice BSF, tendinţele manifestate de către unele state membre de aducere a unor modificări în natura misiunilor, destinaţiei şi rolului grupării, precum şi a modalităţii de activare a acesteia. ■



## 2010 este un an plin pentru nava-amiral a Forțelor Navale



Foto: Ștefan Ciocan

## Fregata Mărășești între MIOB și MIOA

Text și foto: **Bogdan DINU**

„A fi pe mare constituie esența a ceea ce avem de făcut”, ne declara cu câțiva ani în urmă căpitan-comandorul Ronald Schall, atașatul naval al Statelor Unite la București la acea vreme, adică un ofițer de marină, atunci când l-am întrebat despre reforma și restructurarea din Forțele Navale Române. Din acest punct de vedere nu putem decât să ne bucurăm de ieșirea pe mare din luna februarie, după câteva tentative amânate din cauza vremii, a două din navele Flotilei de Fregate, *Mărășești* și *Regele Ferdinand*. Este și prima ieșire din acest an a fregatelor, asta dacă are vreo importanță, repetabilitatea fiind evidentă și în detrimentul ... „premierelor” debutului de an. Dar poate fi conexasă cu bugetul Ministerului Apărării Naționale, același de anul trecut, adică de criză, iar capitolul „numărul de zile de ieșire pe mare” pentru nave este unul destul de greu de cuantificat, deoarece poate fi modificat sau receptat în mod diferit. Noi ne dorim să nu fim nevoiți să ajungem să scriem din nou în paginile revistei noastre despre nevoia ieșirilor pe mare despre care se plâneau comandanții navelor de acum 10-12 ani, cele care dau sens instrucției și profesiei de marină

militar. În sfârșit, când se va încheia anul vom putea trage linie și vom vedea cum a fost.

Desfășurată între 17 și 19 februarie, ieșirea pe mare a fost parte integrantă a MIOB-ului care se desfășura deja la bord de la începutul lunii februarie. Și pentru că acronimul este necunoscut celor din afara Forțelor Navale nu vă mai ținem în suspans și vă spunem că înseamnă Modulul instrucției operaționale de bază după cum MIOA este Modulul instrucției operaționale avansate. Am

Exercițiu simulat de remorcaj (manevra de apropiere) cu fregata *Regele Ferdinand*.



mai scris în paginile revistei noastre despre MIOB, de obicei despre corvete sau alte nave. Chiar în luna martie un astfel de modul este în derulare la una din navele purtătoare de rachete. Dar pentru orice navă a existat un „moment zero” când a trebuit să parcurgă pentru prima dată un astfel de modul (care face parte dintr-un grafic mai amplu de generare-regenerare a forței care trebuie parcurs de toate navele – de luptă în principal dar și auxiliare – care mai include și etapa de mentenanță, la fregată a fost în luna ianuarie, care presupune întreținerea tehnicii, refacerea echipajului și înlocuirea acestuia până la procentul de 15% - așa cum fac alții, la noi se înlocuiește aproape tot timpul datorită părăsirii sistemului de către SGV-i). Pentru fregata *Mărășești* momentul zero a fost în noiembrie anul trecut când s-a desfășurat MIOB-ul, reluat și în anul 2010. De ce, vom vedea mai jos. Să precizăm că modulele amintite mai sus se desfășoară sub supravegherea și mai ales instruirea specialiștilor de la Centrul de Instruire, Simulare și Evaluare (CISE), mai exact ai secției Instruire și Evaluare, cei care vor da și „verdictul” final. O echipă numeroasă (pentru efectivul total al secției) formată din 9 membri, 6 ofițeri și 3 maiștri militari, și condusă

de căpitan-comandorul Dorin Buliga, șeful Secției Instruire și Evaluare, a fost prezentă la bord. În trei zile s-au aflat peste tot, în comandă, pe puntea heliport, în Centrul de conducere a luptei, la manevre, mașini, pe scurt la toate exercițiile sau manevrele, nu pentru a evalua, cum greșit s-ar putea crede ci pentru a **instrui**. „*Noi acum facem doar observare, nu evaluare, și intervenim la corecturi acolo unde procedurile pe care le susținem nu ies foarte bine*”, ne-a precizat căpitan-comandorul Dorin Buliga. De ce este nevoie de MIOB? Se consideră că după etapa de mentenanță datorită înlocuirii unor categorii de tehnică, prin schimbarea echipajului, acesta nu mai are abilitățile și deprinderile pe care le-a avut în momentul intrării în mentenanță. Acum apare CISE cu modulul instrucției operaționale de bază care durează, în general, după cum am aflat de la căpitan-comandorul Dorin Buliga, între 4 și 6 săptămâni (pentru acest tip de navă) și se desfășoară atât la cheu cât și pe mare. Nu există o regulă ca ieșirea pe mare să se petreacă la sfârșitul modului sau să existe una singură.

este prevăzută nici o ieșire pe mare de unde rezultă că modulul se poate desfășura integral doar la cheu, ci doar determinate de nivelul de instruire, am concluzionat noi că a fost suficient. După MIOB, adică după partea de reîmprospătare a cunoștințelor, deprinderilor, procedurilor de bază, va urma, dacă verdictul din partea CISE va fi unul pozitiv, modulul instrucției operaționale avansate (maxim 6 săptămâni) adică perfecționarea în proceduri de tot felul, manevre și vitalitatea navei, desfășurat undeva în luna martie-aprilie de data aceasta în cadrul marii unități, în cazul de față Flotila de Fregate și a unor misiuni mai ample inclusiv cu trageri de luptă. După care CISE dă verdictul final. Urmează, foarte probabil în cazul fregatei *Mărășești*, CERTEX-ul. Dar despre asta cu ocazia viitoare și promitem să vă „luminăm” la momentul oportun cu doar trăim într-o lume a acronimelor.

La o astfel de ieșire este evidentă, pentru oricine, atmosfera de „examen”, nerecunoscută de nimeni de altfel, de la bord. Cu alte cuvinte avem două „tabere” (ghilimelele sunt

determină în mare măsură și nivelul de pregătire. Privind realist la un astfel de modul rezultatele nu sunt niciodată albe sau negre, chiar dacă la final se concretizează într-un calificativ care rămâne pe hârtie. Vorbim mai degrabă de tonuri și nuanțe de gri la fel ca pitura navelor noastre militare, cu câteva „găuri negre” (am numit problemele unde trebuie insistat serios pe pregătire) la fel ca petele în care se vede metalul dezgolit apărute în pitură după gerurile din iarna aceasta și pe care navele le vor purta până la repiturarea din primăvară. Aminteam mai sus că nava se află la al doilea MIOB în patru luni. De ce? Pentru că în urma MIOB-ului de anul trecut concluzia a fost că are un nivel „acceptabil” (interesant că în lumea evaluatorilor noștri, deci ai NATO, nu există termeni ca „extraordinar” sau „foarte bun” ci doar „satisfăcător”, „marginal” și „nesatisfăcător”). Dar pentru nava aceasta pretențiile sunt altele. Aici trebuie să vă reamintim că fregata este o navă care este pusă la dispoziția NATO de către Forțele Navale Române (e adevărat la nivel low readiness, adică să fie aptă de misiune



Exercițiu RAS simulat (manevra de apropiere). Manevra prova la post; în stânga instructorul de la CISE, Mml Marius Irimia.

Se poate executa o zi de pregătire la cheu cu una pe mare. Dar, pentru că ajungem la un dar, resursele sunt limitate, restricțiile bugetare există, iar programul întocmit de instructori trebuie corelat cu fondurile și resursele (de orice fel, de la costurile asistenței remorcherelor – nu sunt ieftine deloc – la combustibil, etc). Așa că, cel puțin pentru MIOB a fost o singură ieșire pe mare cu durata de trei zile. Ne fiind specificat clar numărul ieșirilor (am aflat de pildă că la MIOB-ul navei purtătoare de rachete din martie nu

formale, sperăm că oricine înțelege ironia amicală, de fapt toți sunt marinari militari și chiar și instructorii au ani mulți la nave și nu sunt „parașutați” pe vapor): pe de o parte instructorii (al căror aer de examinatori derivă fie și doar din combinezoanele roșii și check-listurile din mâini) și, pe de altă parte, echipajul, cei care „știu vaporul” și „mersul la navă”. La mijloc, ca întotdeauna, se află tehnica și echipamentele existente, mai precis funcționarea acestora ca să poată susține un mediu de luptă, care



ADEX (exercițiu de apărare antiaeriană) în Centrul de conducere al luptei de pe fregata *Mărășești* în prezența instructorilor CISE. Locotenent-comandorul Dumitrache, comandant CCL și comandorul Victor Gădiuță, comandantul navei (stânga).

în 180 de zile) lucru care a fost uitat de mulți. Acesta este unul din motivele pentru care se insistă pe acest MIOB. Al doilea este faptul că, din octombrie, echipajul, mai exact componența acestuia, s-a schimbat destul de mult adică încadrarea este mai bună. Asta înseamnă că au apărut membri noi, care trebuie instruiți și aduși la un anumit nivel de pregătire. Se adaugă, după cum am menționat mai sus, faptul că fregata se află la momentul zero, adică execută pentru prima dată un MIOB și așteptările sunt mari. La o astfel de



navă din clasa fregatelor, un astfel de ciclu de pregătire se execută cam o dată la cinci ani, după care procedurile sunt reluate.

Revenind însă pe mare, au fost trei zile de ploaie și mai ales ceață. Încă de a doua zi ceața s-a instalat temeinic, cu vizibilitate sub 50 de metri, și a continuat să fie fenomenul meteo dominant și pentru următoarele zile. Ca urmare unele activități au fost decalate, reprogramate sau chiar anulate. Fregata *Mărășești* a fost

Instantaneu de la exercițiul de remorcaj simulat



în condiții de pericol de mine ancorate și de fund, antrenamente pentru RAS (reaprovizionarea pe mare, s-a simulat doar manevra de apropiere ca și în cazul remorcajului „jucat” tot cu *Regele Ferdinand*), exerciții de comunicații, vitalitate (exerciții secvențiale de luptă cu apa, focul și medical), formații și evoluții, navigație cu vizibilitate redusă sau cu capacitate de manevră redusă, om la apă și recuperarea cu RHIB-ul, exerciții de apărare antiaeriană sau antisubmarin. Nu s-a putut lucra cu elicopterul din cauza vremii, dar am avut trageri, ce-i drept ședințele specifice cu armamentul de infanterie pe timp de noapte, dar și lansări simulate de torpile. Au fost anulate din păcate toate exercițiile cu partenerul american, fregata americană *USS John Hall*, din cauza vremii. Ele au fost incluse în plan pe ultima sută de metri cu intenția benefică de a mări complexitatea activităților și de a utiliza eficient prezența și exercițiile cu o navă NATO, dar în final acestea

măsurilor și procedeelelor. *Aprecieri pe care o vom primi de la CISE la finalul modului sper să fie pe măsura efortului îndeplinit de noi pentru îndeplinirea acestei misiuni.”* Iar cele ale instructorilor de către căpitan-comandorul Dorin Buliga: „*Noi suntem mulțumiți de această ieșire pe mare și de faptul că s-a găsit o modalitate să ne antrenăm și pe mare după ce timp de trei săptămâni ne-am antrenat doar prin simulare în port. Ieșirea este benefică deoarece folosește tot echipajul, fiecare la postul lui și pentru anumite activități speciale, grupe de RAS sau remorcaj lucrul în comun, în echipă. Am fi vrut, poate, ca activitățile să fie mai dense dar, în general, noi suntem mulțumiți de ceea ce s-a întâmplat. Eu cred că echipajul se apropie - dacă ar fi să dau un calificativ deși nu este cazul la acest modul – de nivelul de bine.”*

Afirmam că este un an plin pentru fregata *Mărășești* deoarece după MIOB și MIOA urmează foarte



Adunarea echipajului pe puntea heliport.



Exercițiu de om la apă recuperat cu RHIB-ul bordului și desfășurat pe ceață cu vizibilitate de sub 50 de metri.

chiar norocoasă reușind să intre în port într-o „fereastră” în care s-a arătat soarele, în timp ce fregata *Regele Ferdinand* a reușit să acosteze abia în dimineața următoare. „*Ar trebui ca niciodată vremea să nu ne încurce la executarea misiunilor. Ceața ne-a „încercat” puțin, dar am reușit să reeșalonăm activitățile din plan, le-am executat pe toate dar într-o altă ordine, în așa fel încât să nu pierdem nimic,”* ne-a declarat comandorul Victor Gădiuță, comandantul navei. Fiind singura ieșire pe mare din actualul MIOB, planificatorii au introdus în plan cât mai multe exerciții și situații. Așa că am avut cam de toate: Force Protection (prin amabilitatea bărcii de la fregata *Regina Maria* care a jucat rolul de inamic), navigație pe un șenal dragat

au fost realizate doar cu fregata *Regele Ferdinand*.

Concluziile misiunii, în ceea ce privește echipajul, au fost formulate de comandantul navei, comandorul Victor Gădiuță: „*Am avut ocazia să desfășurăm toate exercițiile repetate anterior la cheu în condiții mai puțin prielnice decât pe mare unde am putut folosi manevra navei și tragerile reale. Chiar dacă nu am folosit o torpilă reală am simulat cu cartușe de manevră, trageri reale de infanterie cu grupa de boarding și force protection și toate celelalte seriale planificate. Ținând cont că sunt subordonații mei poate că nu sunt foarte obiectiv dar, din punctul meu de vedere, toate misiunile s-au desfășurat în condiții de siguranță, cu respectarea tuturor*



Rolul de navă remorcată a fost jucat de fregata *Regele Ferdinand*

probabil o evaluare NATO la CERTEX în Bulgaria, exercițiile naționale și desigur activarea BLCKSEAFOR din luna august când România va prelua comanda grupării și când fregata *Mărășești* va fi, pentru a doua oară, navă-comandant. ■

## Prima ieșire pe mare a fregatei Regele Ferdinand



Foto: Bogdan Dinu

# Un nou an, noi provocări

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

Ieșirile pe mare ale navelor militare constituie o prioritate în instruirea echipajelor, mai ales că au avut loc schimburi de personal, iar navele au acum în componere membri noi și tineri. Astfel că, la sfârșitul iernii, mai exact în perioada 17-20 februarie, fregata *Regele Ferdinand* s-a aflat pe mare, pentru a desfășura exerciții în comun cu fregata *Mărășești* și în ultima zi cu fregata americană *John L. Hall*, așa cum bine ați citit în articolul de la rubrica Pavilion NATO.

### Prima zi

Miercuri, 17 februarie, ora 14.00. Fregata *Regele Ferdinand* ridică schela și se pregătește pentru câteva zile de activități în comun. Echipa Grupului Mass-Media, prezentă la bord este pregătită pentru mediatizarea primei ieșiri pe mare din acest an a fregatei *Regele Ferdinand*.

Deși prognoza meteo ne arătase că vor fi zile dacă nu însorite, cel puțin fără ceață și ploi torențiale, vremea din ziua de 17 februarie părea să fie în continuă schimbare. Ploaia nu mai contenea, dar un semn bun de încurajare părea să-l primim de la mare. O mare calmă care nu prevestea deloc liniștea dinaintea furtunii și așa a și fost. Fregata *Regele Ferdinand* s-a desprins ușor de la cheu, luând cap compas punctul de întâlnire (Rendez-Vous Point) cu nava soră *Mărășești* pentru stabilirea ultimelor detalii.

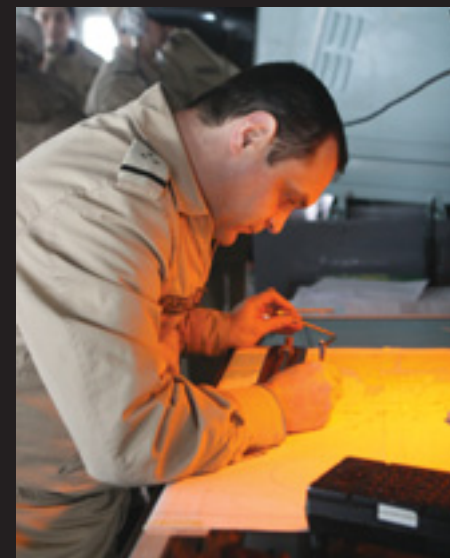
Prima zi pe mare a început cu „Blind Pilotage” pe șenal în traducere pilotaj în condiții de vizibilitate redusă cu ajutorul radarului. Fregata *Regele Ferdinand* este echipată cu un radar de înaltă precizie unde se pot introduce hărți, astfel încât navigația să fie posibilă chiar și în condiții de vizibilitate zero. Pilotajul radar dublează

pilotajul vizual mai ales atunci când sunt condiții de vizibilitate redusă pentru a asigura navigația navei în siguranță. După întâlnirea în punctul stabilit, începe exercițiul de tranzitare a unui canal dragat. Fregata noastră, având capacități de a naviga cu o mai mare precizie, a ghidat printr-un canal dragat fregata *Mărășești*.

În drumul spre ancoraj, în cadrul evaluării fregatei *Mărășești*, s-a desfășurat și exercițiul de RAS, ce-i drept doar procedura de apropiere pentru manevra de reaprovizionare pe mare, în care navele s-au întâlnit la distanța de siguranță, dar fără să se facă nici un fel de transfer de materiale. Nu au lipsit nici exercițiile de formații și evoluții simple și complexe, menținerea poziției într-o formație de apărare antiaeriană sau de apărare antinavă pentru a asigura apărarea întregului convoi.

Ancorarea în raionul Mangalia nu a încheiat prima zi de activități, așa cum ne-am fi așteptat. La bordul fregatei *Regele Ferdinand* se pare că oamenii nu obosesc

Maistrul militar II Viorel Apostol stabilind punctul de întâlnire pentru desfășurarea exercițiilor în comun cu fregata *Mărășești*.



niciodată și dornici de a executa toate activitățile prevăzute în plan pe timpul ieșirii pe mare, au continuat pe timpul nopții, în intervalul 18.00-24.00 cu exerciții de vitalitate, de monitorizare a traficului aerian și naval, supravegherea comunicațiilor și exerciții de comunicații prin transmiterea semnalelor luminoase ale proiectorului. Am coborât și noi în întunericul obscur din OPS Room pentru a ne familiariza cu ce fac marinarii în centrul de conducere a luptei, târziu, aproape de miezul nopții. „*În centrul de conducere a luptei se centralizează toate datele de la toți senzorii navei. În funcție de gradul de amenințare, centrul de conducere a luptei poate fi ocupat cu un număr sporit de militari sau 6 persoane câte sunt acum pentru că nu există nici un fel de amenințare și este un cart normal de supraveghere a Mării Negre, pentru siguranța proprie și a navelor din jur. Fiecare operator are sectorul lui de responsabilitate în funcție de tipul de țintă. Unii lucrează pe cele aeriene, alții pe cele submarine și restul pe cele de suprafață care sunt și cele mai numeroase,”* ne-a lămurit locotenent-comandorul Laurențiu Petre, ofițer principal cu lupta antisubmarin. Și tot aici l-am surprins în plină activitate pe aspirantul Costel Șerbea, o mai veche cunoștință a noastră de la dragoarele maritime, acum ofițer responsabil de lupta la suprafață și antiaeriană: „*În momentul de față desfășurăm un exercițiu în comun cu alte nave. Simulăm o luptă reală bazată pe date preluate de senzorii navei și antrenăm echipajul. Este o experiență extraordinară, este diferit de orice altceva se găsește în Forțele Navale Române. Este o șansă pe care orice ofițer tânăr sau mai experimentat ar trebui să o încerce și să-și dorească să fie aici.”* Pentru aspirantul Costel Șerbea nu este prima ieșire pe mare cu fregata, dar așa cum ne-a spus „*sunt foarte multe detalii de învățat și perfecționat așa că fiecare ieșire aduce noi satisfacții.”*



Pe timpul ieșirii pe mare, la bord au fost ambarcați și marinari din alte structuri ale Forțelor Navale. Comandorul Sorin Learschi, comandantul Flotilei de Fregate, căpitanul Mihai Ghibu, scafandru de luptă din cadrul Grupului Naval al Forței pentru Operații Speciale, GNFOS, cu rolul de a antrena echipa de boarding a navei, și o parte din personalul Serviciului de Luptă 5 Aviație, serviciu care se constituie pe timpul ambarcării elicopterului la bord. Au fost prezenți, de asemenea, în stagiul de practică și 19 aspiranți care au urmat la Școala de Aplicație a Forțelor Navale cursul de bază pentru ofițeri și despre care veți citi în paginile revistei noastre într-un material dedicat în întregime celor mai tineri ofițeri.

## A doua zi

Din nou ceață, încă de la primele ore ale dimineții. O ceață foarte densă, cum rar am văzut în Marea Neagră, deși ne așteptam oarecum la ea, pentru că primisem prognoza cu o seară în urmă. Și pentru că activitățile în comun cu fregata *Mărășești* trebuiau să mai aștepte, întrucât vizibilitatea era sub 50 de metri, au început exercițiile la fregata *Regele Ferdinand*.

Ne-am obișnuit deja cu exercițiile de vitalitate, pentru că acestea nu lipsesc din antrenamentul militarilor la nici o ieșire pe mare. Astfel că, un nou exercițiu de vitalitate (Firefighting and Damage Control în traducere simularea unui incident cu foc sau gaură de apă) a alertat grupa permanentă de intervenție pe mare care a acționat pentru stingerea incendiului descoperit într-unul din compartimentele navei. În același timp, o altă grupă de militari a acționat în punctul de comandă a luptei de vitalitate, de unde se coordonează întreaga luptă pentru vitalitatea navei. Activitatea a fost coroborată cu cea a mecanicilor, iar împreună cu echipa de vitalitate s-a acționat pentru limitarea și stingerea incendiului. „*La mal, de obicei, aceste exerciții sunt planificate, știm la ce oră se execută, știm cam ce facem, dar pe mare vrem să lăsăm puțin surpriza să apară în desfășurare. Să nu se știe nici unde, nici ce anume și nici când, ca să fie cât mai aproape de un exercițiu real. Înainte de începerea exercițiilor se dă un semnal pe navă prin care se spune că intră în vigoare regula incidentului simulat, dar se acționează ca într-un caz real*”, a precizat

Punctul de comandă al luptei de vitalitate de unde se coordonează exercițiul de stingere a incendiului.



Instantaneu din Ops Room în timpul exercițiilor de supraveghere a Mării Negre.



Intervenția grupei de vitalitate pentru stingerea incendiului.

căpitan-comandorul Marian Ioan, ofițerul secund al fregatei *Regele Ferdinand*.

Și într-adevăr, echipați corespunzător membrii grupei de vitalitate au acționat ferm și fără nici un fel de probleme în stingerea incendiului, chiar dacă sunt nou veniți la navă și a fost vorba doar de un exercițiu simulat. Maistrul militar I Adrian Calu a participat la numeroase exerciții de vitalitate, iar experiența și-a spus din nou cuvântul. Având în vedere că se află la bord de la intrarea navei în serviciul Forțelor Navale și are deja trei misiuni ACTIVE ENDEAVOUR, l-am întrebat cu ce vine nou un astfel de exercițiu: „*Am făcut un exercițiu de antrenament de vitalitate într-un spațiu obișnuit pentru echipaj. Noutatea constă în faptul că avem foarte mulți membrii SGV și maiștri noi în echipaj și trebuie să-i învățăm cu deprinderile în lupta cu vitalitatea navei. Eu mă declar*

*foarte mulțumit. Bineînțeles că trebuie antrenament mai mult, mai susținut pentru a ajunge la perfecțiune și în sensul acesta vom avea unul sau două exerciții în fiecare zi pe mare.*”

În jurul orei 13.00, așa cum era stabilit, sosește elicopterul Puma Naval pentru executarea apunțărilor cu nava în marș. Ceața se mai risipise, dar lăsă loc ploii. Doar o apunțare, desfășurată în condiții de maximă siguranță, și am privit elicopterul survolând spațiul spre aerodromul de la Tuzla. Din nou vremea ne-a pus în dificultate, cele trei apunțări planificate cu elicopterul Puma Naval nu au mai avut loc și spre dezamăgirea noastră, pentru că ne pregătisem să realizăm un stand-up. Nu ar fi fost nici o problemă dacă stropii reci de ploaie nu ne udau până la piele. În cadrul programului de acomodare a elicopterului la bord și de pregătire a tinerilor piloți pentru a deveni operaționali au fost prezenți pe timpul ieșirii pe mare, pilotul marinar, căpitanul Bogdan Curcă, și controlorul de zbor, locotenent-comandorul Radu Răileanu, de la Grupul de Elicoptere, care ne-a declarat: „*Nu au fost probleme. Am făcut niște manevre clasice de apropiere și de apunțare conduse de navă și cu această ocazie s-au antrenat piloții tineri.*”

A urmat un exercițiu de apărare antisubmarin, de căutare și atac al submarinului, cu țintă simulată. Din nou departamentul cel mai solicitat de pe navă a fost centrul de conducere a luptei, pentru că aici se face identificarea țintei, se stabilește poziția probabilă a submarinului și, în final, atacul asupra țintei. În cadrul exercițiului de căutare și atac al submarinului, pe puntea heliport s-a executat aruncarea în mod real a grenadei GIS-1 antiscafandri, programată să explodeze la 15 metri adâncime. Maistrul militar II Nicolae Mototolea are experiență în aruncarea GIS-ului, pentru că aproape la fiecare misiune se execută câte o aruncare cu acest tip de grenadă: „*Sperăm că efectul*



Apunțarea elicopterului Puma Naval pe fregata *Regele Ferdinand*.

*a fost cel scontat, iar scafandru de luptă inamic a fost distrus. În ceea ce mă privește, gradul de risc este moderat. Ținând cont de siguranțele care se iau în vederea lansării grenadei, riscurile sunt minime. Incidente nu au fost niciodată.*”

Imediat după ce ceața s-a risipit, navele au început manevra de apropiere pentru remorcaj, fără parâme însă din cauza lipsei de timp. Partea de marinărie, „de dat parâme”, este și ea importantă și complexă, dar manevra de apropiere rămâne cea mai importantă. Dacă nu ai reușit să faci manevra de apropiere în siguranță la distanță și în drumul care trebuie este foarte greu să execuți alte operațiuni. Iar manevra de apropiere s-a desfășurat în cele mai bune condiții.

La ancoră, pe puntea heliport, activitățile au continuat cu o ședință specifică de tragere cu armamentul de infanterie, pe timpul nopții, la care au participat nu mai puțin de 85 de SGV și maiștri militari. De la centru a acționat și grupa de Force Protection, formată din 10 oameni, pentru a se antrena în ceea ce înseamnă foc de atenționare sau foc de nimicire. SGV Maria Magdalena: „*A fost bine, ne-am descurcat. Am mai tras nu e prima oară.*” Frunțașul Osman Samir, face parte din grupa de boarding și se află la fregata *Regele Ferdinand* din 2004: „*Ședința de tragere s-a desfășurat în condiții foarte bune. Nu este ceva nou pentru noi, am mai*

*avut astfel de trageri și pot să spun că a fost foarte bine. Fac parte din echipa de boarding, una dintre echipele foarte importante de la bordul fregatei.*” Cu siguranță pentru cei mai mulți dintre militari nu a fost prima ședință de tragere, pentru semnătura acestor rânduri însă, da. Am trăit emoția primei trageri cu muniție reală și nu de la distanță, așa cum obișnuiam, ci alături de militari folosind pistolul mitralieră, recunosc destul de greu în lipsa unui antrenament serios.

Exercițiile de apărare antiaeriană, supravegherea traficului aerian comercial și a spațiului naval, precum și exercițiile de comunicații prin semnale luminoase au continuat până târziu în noapte.

Pentru noi, concluziile le-a formulat căpitan-comandorul Mihael Panait, comandantul fregatei *Regele Ferdinand*: „*A fost o foarte bună oportunitate pentru fregata «Regele Ferdinand» și pentru echipajul nostru să ne antrenăm la acest sfârșit de iarnă. Exercițiile au fost de o complexitate ridicată și s-au desfășurat în siguranță. Tehnica a funcționat în parametri normali și este un lucru foarte important pentru echipaj pentru că încrederea acestuia în tehnică, în navă și în forțele proprii este în creștere. Ieșirea pe mare a fost de bun augur și ne dorim să continuăm în același ritm pe tot parcursul anului 2010, pentru că întreg anul este o reală provocare pentru echipajul fregatei «Regele Ferdinand».* Într-

adevăr va fi un an plin de provocări pentru că în toamnă fregata *Regele Ferdinand* va participa pentru a patra oară la Operația ACTIVE ENDEAVOUR, „*și acesta este și motivul pentru care dorim să ne pregătim intens pe parcursul anului, astfel încât, la finele lui să atingem capacitățile maxime ale navei și echipajului pentru desfășurarea în siguranță și cu succes a misiunii*”, a completat comandantul navei.

Ce a reprezentat ieșirea pe mare a fregatei *Regele Ferdinand*, de data aceasta pentru Flotila de Fregate, ne-a răspuns comandorul Sorin Learschi, comandantul Flotilei de Fregate: „*Fregata «Regele Ferdinand» a început un nou program de pregătire nu numai de menținere a nivelului de pregătire atins prin cele două certificări și afirmare. Avem în față un obiectiv foarte important anul acesta alături de tradiționala participare la Operația ACTIVE ENDEAVOUR, realizarea unor obiective în cadrul misiunilor de foc, premieră în Forțele Navale Române și cu această ocazie vom căuta să integrăm mult mai bine problemele specifice marinei cu celelalte categorii de forțe ale armatei.*”

## Ultima zi

A treia zi pe mare și ultima (cel puțin așa știam când ridicasem ancora din Portul militar Constanța) începea cu exerciții în comun cu fregata americană *John L. Hall*, despre care ați putut citi deja la rubrica Pavilion NATO.

La ora 16.00, activitățile s-au încheiat, urmând să pornim spre casă. Din nou ghinion. De data aceasta ceața ne acoperise cu totul. Aveam impresia că navigăm în neant, că mergem legați la ochi prin locuri necunoscute (cel puțin aceasta era impresia mea). Am fost anunțați că nu putem intra în port din cauza condițiilor meteo și am ancorat pentru încă o noapte. În jur nu se zărea nimic, eram doar noi și zgomotul sirenei care încerca să străpungă la răstimpuri ceața.

Sâmbătă, 20 februarie, puțin după ora 8, fregata *Regele Ferdinand* acosta în locul de staționare binecunoscut. Eram acasă. Misiune îndeplinită! ■

Exercițiu simulat de remorcaj (manevra de apropiere) cu fregata *Mărășești*. Rolul de navă remorcată a fost jucat de fregata *Regele Ferdinand*.



Ședința de tragere a maiștrilor militari și SGV-lor pe timpul nopții.







# DANUBE PROTECTOR 10

## Primul exercițiu de instruire prin simulare al acestui an

Căpitan. ing **Cosmin OCHEȘEL**

În perioada 26-30 ianuarie a avut loc la Centrul de Instruire, Simulare și Evaluare al Forțelor Navale, exercițiul DANUBE PROTECTOR 10. La exercițiu a participat personal din cadrul Batalionului 306 Infanterie Marină, Divizionului 88 Vedete Fluviale și Divizionului 67 Nave Purtătoare de Artilerie. Scopul principal al activității



Foto: Ștefan Ciocan

a fost antrenarea comandamentelor în vederea creșterii capacității de conducere operațională, pentru pregătirea și conducerea forțelor în mediu specific, pentru planificarea și ducerea operațiilor. Printre obiectivele exercițiului am remarcat: creșterea capacității de luare a deciziei de către grupul de comandă constituit din genuri de forțe diferite (nave de suprafață și infanterie marină), antrenarea personalului participant în utilizarea procedurilor standard NATO de pregătire și executare a misiunilor specifice, precum și procedurilor de operare standard pentru pregătirea, luarea deciziei și conducerea forțelor. Organizat ca de fiecare dată în condiții profesionale de instructorii Centrului de Instruire, Simulare și Evaluare, exercițiul a adus și elemente de noutate menite să îmbunătățească modul de pregătire al participanților. Câteva dintre principalele direcții în care s-a desfășurat acest exercițiu au fost desprinse pe parcursul unor discuții avute cu domnul comandor Tiberiu

Istrate, comandantul acestei unități: „De câțiva ani, Centrul de Instruire, Simulare și Evaluare al Forțelor Navale susține atât din punct de vedere tehnic cât și din punct de vedere tactic acest exercițiu, un prim exercițiu, un serial din exercițiul complex care se va desfășura în toamnă, LITORAL 10. Putem spune ca este o metodă de pregătire și instruire a personalului Forțelor Navale deosebit de interesantă și poate chiar atractivă, deoarece în simulare dacă săvârșești anumite greșeli de norme tactice nu ești pedepsit sau nu suporti pagube de diferite tipuri, pe când în realitate o eroare poate să coste în primul rând viața echipajului de care fiecare comandant răspunde. Din acest an aplicăm niște principii care vor face instrucția prin simulare mai atractivă și aceste exerciții planificate, însumate vor duce la exercițiul complex despre care am spus LITORAL 10, toate funcționând pe o temă tactică unică, dar având secvențe tactice serializate care vor constitui întregul. Ca element de noutate am instituit începând cu

acest exercițiu un observator trainer care se implică, față de vechea formulă observator instructor, în planificarea și desfășurarea acțiunilor la structurile pe care le monitorizează, iar în statul acestui exercițiu, precum și în următoarele am introdus titlatura de expert de situație tactică, practic un specialist care cunoaște în profunzime elementele unui anumit tip de operații și acest specialist orientează tot personalul, astfel încât să ne îndeplinim cu toții ceea ce ne dorim, obiectivele instruirii și obiectivele exercițiului.”

Pe parcursul activității am remarcat implicarea forțelor participante pentru a-și însuși într-un mod cât mai bun metodele de lucru specifice instruirii prin simulare. Deși poate părea o modalitate plictisitoare de pregătire, față de exercițiile reale, din cauza scenariului, numărul mare de momente create a dus la o dinamizare a activităților menite să pună participanții în postura de a lua decizii în scurt timp și în conformitate cu procedurile standard NATO.

Prin organizarea acestui tip de exerciții Statul Major al Forțelor Navale și-a propus realizarea mai multor obiective așa cum am aflat de la directorul exercițiului, domnul comandor Adrian Filip, șeful serviciului instrucție: „Unul din obiective este și acela de corectare a deficiențelor avute pe parcursul exercițiilor desfășurate anii trecuți, iar una dintre deficiențe ar fi coordonarea activității subordonaților, precum și fluxul informațional atât pe



Foto: Ștefan Ciocan

„Ducerea acțiunii”, sub îndrumarea specialiștilor CISE.

orizontală cât și pe verticală. Având în vedere că în anul 2009 am punctat foarte serios aceste probleme sunt convins că în acest an acestea vor fi rezolvate.”

La acest exercițiu Batalionul 306 Infanterie Marină a participat cu 24 cadre din statul major al unității, precum și comandanții de subunități. Așa cum am aflat de la comandantul infanteriștilor marini locotenent-colonelul Daniel Frumosu, scenariul exercițiului este unul nou și prin prisma rolului pe care îl au militarii, una din misiunile lor fiind aceea de a evacua

personalul necombatant din zona de responsabilitate concomitent cu nimicirea elementelor de cercetare-diversiune. Elementul de noutate pentru statul major a constatat în planificarea și ducerea operației de evacuare necombatanți.

Pe parcursul activității forțele participante au fost organizate pentru prima dată ca *Task Group* având în componere forțe de la Batalionul 306 Infanterie Marină, Divizionul 88 Vedete Fluviale și Divizionul 67 Nave Purtătoare de Artilerie fiind pusă în aplicare relaționarea în primul rând pe orizontală a punctului de comandă, elaborarea elementelor de planificare și nu în ultimul rând concepția de comandă și control a Forțelor Navale. Inedit a fost și faptul că cele trei structuri participante au fost puse în fața faptului de a încerca o omogenizare în vederea unei mai bune coordonări.

La finalul exercițiului DANUBE PROTECTOR 10 am putut observa mulțumirea părților implicate în această activitate, reușind ca pe parcursul exercițiului să relaționeze în condițiile impuse de scenariu. Chiar dacă au fost introduse lucruri noi, atât în cadrul scenariului și al statului de organizare acestea nu au constituit un impediment în atingerea scopului final. De asemenea, trebuie să amintim că această formă de instruire este una mai puțin costisitoare fiind o bună modalitate de formare a deprinderilor pentru statele majore ale unităților implicate. ■

Prezentarea situației tactice de către comandanții unităților implicate în exercițiu.



Foto: Ștefan Ciocan



# Speranțe și certitudini la Direcția Hidrografică

**Despre hărți, faruri, vreme, nave, sisteme și proiecte și mai ales despre oameni în anul 84 al instituției hidrografiei românești**

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

Despre Direcția Hidrografică nu am mai scris de ceva vreme. O facem de obicei în luna februarie atunci când instituția își sărbătorește vârsta, prin marcarea unui număr de ani de la înființare. Anul acesta au fost 84. Adevărul este că în trecutul foarte recent instituția a fost reorganizată și în prezent, pe lângă misiunile cunoscute, care nu s-au modificat, este implicată și în câteva proiecte cel puțin interesante. Și mai este și speranța – evităm să spunem certitudinea – că va dispune la sfârșitul anului și de o navă adevărată de cercetări hidrografice prin modernizarea actualei nave maritime hidrografice *Căpitan-comandor Alexandru Cătuneanu*. Despre toate acestea și multe altele suntem în măsură să vă oferim detalii - rezultate în urma unei discuții prelungite - chiar de la comandantul Direcției Hidrografice, comandorul dr. Romeo Boșneagu.

Și pentru că aminteam la începutul articolului de schimbări vă informăm că de anul trecut Direcția Hidrografică are o nouă structură, mai flexibilă, capabilă să acționeze în sprijinul îndeplinirii celor patru misiuni de bază ale instituției: asigurarea hidrografică, meteorologică, cartografică, a siguranței navigației și asigurarea topografică. Așa au apărut secțiile respective: Hidrografie-Oceanografie, Cartografie marină, Meteorologie marină și Semnalizare și siguranța navigației. Față de vechea structură au apărut comasări și ceea ce este nou, secția de Meteorologie marină a primit sarcini concrete pentru realizarea studiilor și prognozelor meteo pentru Forțele Navale. Vremurile sunt grele pentru toată lumea dar reorganizarea nu a însemnat disponibilizări, sunt încă funcții libere în statul de încadrare, în special pentru personalul contractual civil, și se așteaptă deblocarea funcțiilor. Din păcate, nu anul acesta, deoarece există o hotărâre de guvern prin care se interzice deblocarea funcțiilor și pentru 2010.

## Sistemul meteo-hidrologic

Cu siguranță cel mai important proiect al Direcției Hidrografice din prezent, care a început în anul 2007 și probabil se va finaliza, cu fonduri din veniturile proprii, în 2010, este Sistemul meteo-



Sediul Direcției Hidrografice Maritime din Constanța



Comandorul dr. Romeo Boșneagu, șeful Direcției Hidrografice Maritime.

hidrologic, un obiectiv al Forței. Asta înseamnă în primul rând modernizarea navei hidrografice cu echipamente la nivelul standardelor internaționale, apoi dotarea secțiilor cartografie, hidrografie, meteorologie și a biroului de topografie cu echipamente moderne, plus cursuri, specializarea și ridicarea nivelului de pregătire profesională a ofițerilor, maiștrilor militari și personalului contractual civil din secțiile respective și, în final, integrarea acestui sistem care va duce la posibilitatea ca Direcția Hidrografică, alături de Direcția Topografică Militară

să răspundă la anumite standarde de pregătire profesională și operațională cerute de NATO. Finanțarea întregului proiect provine de la bugetul de stat și din veniturile proprii ale instituției, iar în acest an, după cum ne-a declarat comandorul dr. Romeo Boșneagu, se pare că va fi numai din veniturile proprii. În legătură cu veniturile proprii precizăm că și în ani de criză situația este una relativ bună, fără prea mari fluctuații, în sensul că nivelul de colectare este în scădere, adevărat, dar nu cu mai mult de 20% față de anii 2007 sau 2008. În condițiile în care și în 2010 veniturile vor fi aproximativ la fel cu cele din 2009 rezultă că vor fi fonduri relativ suficiente pentru a finaliza sistemul amintit mai sus. Dar să luăm pe rând cele patru componente ale sistemului meteo-hidrologic.

## O navă hidrografică modernă

Prima componentă este poate și cea mai veche dorință a Direcției Hidrografice: modernizarea navei maritime hidrografice. Este un proiect vechi, despre care am mai scris, nefinalizat niciodată până acum, chiar dacă pe parcurs au existat și studii de specialitate pentru transformarea diferitelor nave care au aparținut Direcției Hidrografice, inclusiv a navei, aflată astăzi în compunerea Divizionului de Nave Speciale, *Emil Racoviță*. În prezent unitatea dispune, ca navă maritimă hidrografică de fostul

Remorcher Maritim Salvator *Hercules*, rebotezat *Căpitan-comandor Alexandru Cătuneanu*. Procesul de transformare a navei a început de doi ani, în sensul că la bord s-au instalat deja echipamente de hidrografie și meteorologie moderne, urmează altele după care integrarea și, cealaltă parte a procesului, modernizarea navei din punct de vedere al dotărilor, compartimentare, asigurarea instalațiilor de punte de coborâre-ridicare, dotarea cu echipamente moderne de navigație și transmisiuni corespunzătoare standardelor internaționale pentru o navă hidrografică. Pentru că ne-am arătat destul de sceptici (meteahnă profesională, ziariștii uită greu iar proiectul unei nave



Nava Maritimă Hidrografică  
Căpitan-comandor Alexandru Cătuneanu

hidrografice adevărate are ceva ani iar noi am mai scris în repetate rânduri) față de acest proiect generos comandorul dr. Romeo Boșneagu a ținut să ne asigure că există studiul concept, aprobarea la nivelul Ministerului Apărării Naționale, că procesul este în derulare, chiar anul acesta fiind planificată intrarea în șantier a navei (ceea ce înseamnă lucrări de andocare, de compartimentare, de dotare cu echipamente și instalații) și că există șanse reale ca la sfârșitul anului Forțele Navale să dispună de o navă hidrografică modernă. Ultima urcare pe doc a navei a avut loc acum doi ani când au fost instalate câteva sonde hidrografice speciale. Despre campanii hidrografice în care să fie folosită nava vorbim la timpul viitor, pentru că ele sunt complexe și de lungă durată iar nava, în prezent, nu este dotată corespunzător. Dar ieșiri în mare au fost și în 2008 și 2009, s-au făcut ceva cercetări, s-a verificat aparatura, iar oamenii au lucrat cu echipamentele și s-au obișnuit cu ele. În primele luni ale anului *NMH Căpitan-comandor Alexandru Cătuneanu* a avut deja câteva ieșiri pe mare, inclusiv în folosul altor structuri. Echipajul este aproape complet și întotdeauna se află la bord și specialiști din secția Hidrografie care execută măsurători.

## Dotarea cu echipamente moderne

Echipamentele hidrografice, cartografice sau de meteorologie sunt

costisitoare în general, unicat, executate numai de anumite firme de specialitate iar cele din dotarea instituției sunt în prezent la valoarea standardelor internaționale din domeniu. Tot ceea ce ține de topografie, subsistemul topografic, este realizat în totalitate (ca o paranteză Direcția Hidrografică execută și lucrări de cadastru, dar doar în interesul Forțelor Navale); pe partea de hidrografie s-au achiziționat sonde multifascicul și monofascicul care sunt montate la bordul *NMH Căpitan-comandor Alexandru Cătuneanu* și a celor trei șalupe hidrografice (pe timp de iarnă două dintre ele se află în remizele instituției și una pe dană în portul militar, dintre care,



Șalupa hidrografică Cătuneanu 1



Șalupa hidrografică Cătuneanu

## Faruri vechi, faruri noi

Dacă ne referim la Secția de semnalizări maritime aici s-a elaborat un plan pentru modernizarea tuturor farurilor, nu doar din punct de vedere al construcției cât și ca dotare (e vorba de capetele de far, adică modernizarea nu doar a cupolei, ci și a sistemului de iluminare, lentila, partea optică, partea de monitorizare) și supravegherea automată a funcționării lor de la Mangalia la Sulina. „*Intenția noastră nu este de a renunța la personalul care în prezent lucrează la faruri ci de a moderniza capetele de far care în prezent au 30 și chiar 40 de ani, care încă funcționează dar sunt uzate fizic și moral. Dacă le înlocuim cu capete de far moderne, automatizate, vom putea ca în următorii 30-40 de ani să nu avem probleme cu sistemul de semnalizare deoarece este un sistem important, care funcționează permanent, unde nu există scuze pentru defecțiuni și din această cauză vom păstra și oamenii angajați acolo să supravegheze sistemul în continuare.*” a precizat comandorul dr. Romeo Boșneagu. Toate modernizările enumerate mai sus se cifrează la sute de mii de euro anual, achizițiile s-au făcut prin licitație, sunt auditate și beneficiarii sunt mulțumiți de calitatea lor.

În 2010 Direcția Hidrografică intenționează să repare farurile de intrare din portul Constanța, poate și pe cele de la Mangalia, precum și cupola de



la farul de aterizare Constanța. Urmează ca până în anul 2015 să intre în reparație și celelalte faruri. Interesant poate pentru cititorii noștri este faptul că la Tuzla se intenționează construirea unui nou far. Aici situația este una deosebită și chiar îngrijorătoare datorită eroziunii falezei care a ajuns la câțiva metri de perimetrul farului. Se derulează încă de anul trecut o acțiune de taluzare a malului de către Apele Române care urmărește protejarea, prin lucrări hidrotehnice complexe, a Capului Tuzla. „Asta înseamnă că vom avea suportul pentru a rămâne acolo – ne-a precizat comandorul dr. Romeo Boșneagu – vorbim de farul Tuzla care are 110 ani și care este, după părerea mea, o bijuterie de arhitectură industrială. Din păcate nu este, încă, clasificat ca obiect de patrimoniu, dar am făcut deja primele demersuri pentru a intra în această categorie. Este o problemă foarte complicată și de lungă durată, dar dacă



Farul Verde de la intrarea în portul Mangalia.



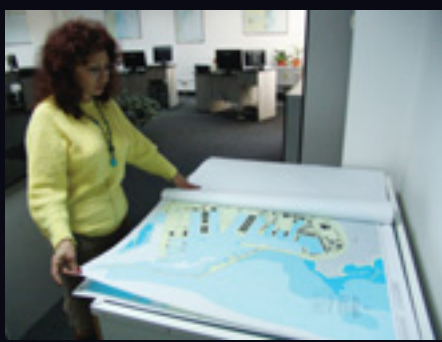
Secția Meteorologie marină.

vom reuși să facem tot ceea ce ni se cere, conform legii, vom putea să înscrinem farul ca obiect de patrimoniu de nivel mediu. Este unul din puținele exemple de arhitectură industrială care funcționează încă după 110 ani. Noi dorim să construim un far nou, undeva lângă cel actual care va fi transformat în muzeu, într-un punct în care să fie prezentată toată istoria semnalizării maritime din România. Chiar dacă vechiul far nu este, acum, în pericol real de prăbușire, el nu mai satisface nevoile actuale. Acolo trebuie un far cu o construcție modernă, cu o înălțime de vizibilitate a luminii mai mare și care să

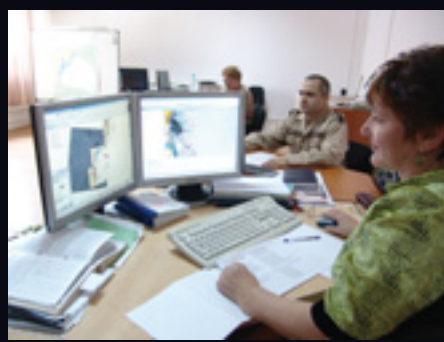
aibă și un echipament modern iar ceea ce avem la farul vechi să păstrăm intact pentru generațiile viitoare.”

## Resursa umană

Cum ajungi să fii hidrograf? Șeful Direcției hidrografice ne-a spus, la modul serios, că prima formă de pregătire se face la locul de muncă, pentru fiecare specialist existând, începând din 2009 un plan de pregătire anual în care se repartizează documentația și bibliografia de studiu. Se adaugă experiența specialiștilor existenți (care nu sunt foarte mulți, câțiva pe fiecare secție) și specializările și cursurile în străinătate (să precizăm că în ultimii trei ani a existat câte un singur curs pentru câte un ofițer anual). Comandantul instituției își dorește cât mai mulți tineri în unitate. Dar și aici este un cerc vicios pentru că este greu să aduci, ne referim la cadrele militare, aspiranți în unitate (chiar anul



Biroul de hărți clasice.



Biroul de hărți electronice.

Navale iar ultimul este un proiect câștigat anul acesta referitor la îmbunătățirea sistemului de management și dotare tehnică al Direcției Hidrografice cu o rețea de calculatoare și bază de date specializată, în valoare de 400000 de RON. Proiectul este aprobat, urmează să fie asigurată și finanțarea, suma fiind semnificativă.

Printre atâtea informații, proiecte, realizări și speranțe cititorul poate percepe mai greu prioritățile Direcției Hidrografice. Tocmai de aceea l-am rugat pe comandorul dr. Romeo Boșneagu să ne precizeze care este, în viziunea domniei sale, proiectul la care ține cel mai mult în 2010. Răspunsul este unul edificator: „Cel mai important este să demarăm măcar repararea și modernizarea navei hidrografice. Dacă reușim anul acesta cu mijloacele, cu forțele financiare, umane și cu sprijinul eșaloanelor superioare, pe care l-am avut întotdeauna, să modernizăm nava, înseamnă că am făcut un mare pas înainte.”

Noi îi dorim succes și vă promitem că vom „monitoriza” procesul și vă vom ține la curent. ■

le achiziționeze trebuie să fie prelucrate, transpuse în documente (hărți, planuri, prognoze de toate felurile), integrate cu datele de la Direcția Topografică Militară pentru partea de uscat și, la cererea eșaloanelor superioare, instituția să fie capabilă, probabil după 2011, să trimită în teren, în România sau în străinătate, o echipă mixtă de cartografi, hidrografi, topografi, poate chiar și nava, care să execute măsurătorile și să fie capabilă să redea pentru cei din teatrul respectiv imaginea recunoscută de mediu, care înseamnă aer, apă și sub apă.

Există trei proiecte de cercetare științifică, două în derulare și unul în așteptare pentru contractare. Unul dintre ele, în care Direcția Hidrografică este coordonator și unde sunt 10 parteneri, este cel de analiză și monitorizare a modificărilor geoclimatice din Dobrogea, pe o perioadă de trei ani (demarat în 2007 și finalizat cu puțin noroc în 2010), altul este cel derulat în parteneriat cu Centrul de Cercetări Științifice pentru Forțele



Foto: Ștefan Ciocan

# Deschiderea anului de instrucție 2010

## Căpitan ing. Cosmin OCHEȘEL

Marti, 5 decembrie, a avut loc deschiderea oficială a noului an de instrucție pentru militarii din Forțele Navale Române. Activitatea s-a desfășurat în toate garnizoanele în care Forțele Navale au unități, București, Constanța, Mangalia, Brăila, Tulcea, Galați și Babadag. În fiecare din unitățile Forțelor Navale au participat reprezentanți ai Statului Major al Forțelor Navale sau ai Comandamentului Flotei care au prezentat mesajul șefului SMFN și prioritățile acestui an, pe domenii de activitate.

Am fost și noi prezenți în Portul militar Constanța pentru a surprinde câteva din activitățile desfășurate cu această ocazie. Momentul solemn a fost marcat de ridicarea pavilioanelor navelor militare pe acordurile imnului de stat intonat de Muzica reprezentativă a Forțelor Navale. Comandorul Alexandru Mîrșu, locțiitorului comandantului Comandamentului Flotei, a dat citire mesajului șefului Statului Major al Forțelor Navale, contraamiralul Dorin Dănilă, adresat militarilor cu prilejul deschiderii anului de instrucție 2010.

Comandanții unităților din Portul militar au prezentat obiectivele propuse pentru noul an, precum și dorința de a le îndeplini în condiții foarte bune. Chiar dacă frigul de afară s-a dovedit nemilos cu noi și cu cei angrenați în activități, la unități s-a desfășurat revista de front, urmată de o serie de exerciții specifice la bordul navelor. Care sunt premisele începutului anului de instrucție 2010

și care sunt așteptările conducerii Comandamentului Flotei pentru acest an? Comandorul Alexandru Mîrșu, locțiitorului comandantului Comandamentului Flotei. „Anul de instrucție 2010 debutează sub auspiciile împlinirii a 150 de ani de la înființarea Statului Major al Forțelor Navale, un moment de referință pentru marinarii militari. Anul acesta ne-am propus câteva obiective principale printre care participarea la operațiile NATO ACTIVE ENDEVOUR și a inițiativelor regionale BLACKSEAFOUR cu câte o fregată. De asemenea, avem în atenție instruirea forțelor care sunt date pentru afirmare în 2010 și 2011, nelăsând pe ultimul plan misiunile pe care le avem de executat pe plan național și care sunt

prinse în Planul cu principalele activități. Pentru anul de instrucție 2010 trebuie să creăm cadrul regulamentar și organizatoric pentru desfășurarea acestor activități, să avem în vedere siguranța desfășurării activităților și nu în ultimul rând ridicarea nivelului de instruire al echipajelor pentru îndeplinirea misiunilor specifice și nu numai a misiunilor specifice, ci a tuturor provocărilor care ne sunt puse în față.”

I-am lăsat pe marinarii din Portul militar Constanța să-și desfășoare programul din acea zi, cu promisiunea că vom fi alături de ei și în acest an, prezentându-vă activitățile pe care marinarii militari de la Dunăre și mare, le execută. ■

Controlul armamentului echipajului fregatei Regele Ferdinand.



Foto: Ștefan Ciocan



## „Doctrina Forțelor Navale este una modernă, care poate fi perfecționată permanent”

**Interviu cu domnul contraamiral de flotilă dr. Romulus HÂLDAN, șeful Instrucției și Doctrinei din Statul Major al Forțelor Navale**

Căpitan ing. **Mihai EGOROV**

- **Domnule contraamiral de flotilă, anul 2009 a fost fără îndoială un an de restricții bugetare în toate domeniile. În ce mod a afectat acest aspect desfășurarea procesului de instrucție din Forțele Navale?**

- Procesul de instrucție a fost afectat în urma celor două rectificări bugetare. Oriunde în lume, procesul de instrucție, este afectat de restricții bugetare, mai ales în această perioadă de criză. Nu există armată care să fie mulțumită de alocațiile bugetare primite. Arta este de a obține maximul din ceea ce ai și aici intervine capacitatea de planificare, de sinteză, capacitatea de previziune a liderilor militari. Obiectivele prioritare în anul 2009 au fost eşalonate în funcție de aceste condiționări bugetare, pentru că nu putem vorbi chiar de restricții. Ele s-au axat pe atingerea unor obiective stabilite prin Hotărârile Consiliului Suprem de Apărare a țării și anume, operația ACTIVE ENDEAVOUR 09, cu participarea fregatei *Regina Maria* (F222); exercițiile regionale BLACKSEAFOR - două activări, cu participarea corvetelor *Contraamiral Eustațiu Sebastian* (264) și *Contraamiral Horia Măcelariu* (265) - și BLACKSEAPARTNERSHIP 09, cu participarea corvetei *Amiral Petre Bărbuneanu* (260); pregătirea pachetului de forțe pentru NRF 14. Alte exerciții și misiuni de reprezentare au fost marșul de instrucție al *NS Mircea*, la a treia traversadă a Atlanticului; NEWFIP I – exercițiu de antrenament de război electronic; MCM LIVEX 09, exercițiu bilateral româno-bulgar, la care am participat cu dragoarele maritime *Lt. Dimitrie Nicolescu* (29) și *Slt. Alexandru Axente* (30); COOPERATIVE LION 09, exercițiu bilateral româno - olandez, la care au participat două elicoptere Puma Naval, corvetele *Viceamiral Eugen Roșca* (263), *Contraamiral Horia Măcelariu* (265), dragoarele maritime *Lt. Dimitrie Nicolescu* (29) și *Slt. Alexandru Axente* (30), vedeta blindată *Smârdan* (178), monitorul *Lascăr Catargiu* (47), RF 302, tehnică și personal din cadrul Statului Major al Forțelor Aeriene, Ministerului Administrației și Internelor, Ministerul Mediului și exercițiul COOPERATIVE MARLIN 09, unde am participat cu un ofițer de stat major. De asemenea, am participat cu rezultate bune la execuțiile complexe ale Statului Major General – CETATEA 2009, RODELTA 2009, ROUSOFEX 09, ROUEX 09 și cele ale Statului Major al Forțelor Navale – VECTORUL 09 și LITORAL 09, la care au participat 17 nave și un număr de 1800 militari. Toate misiunile de foc, lansări de rachete, torpile, bombe antisubmarin, au fost executate. Un obiectiv



prioritar pentru Forțele Navale a fost continuarea instrucției în zbor cu ofițerii-piloți provenind din ofițeri de marină. Ofițerii-piloți ai Grupului de Elicoptere au realizat 85% din programul pentru zbor - la finalul anului de instrucție înregistrându-ne cu primul ofițer de marină calificat comandant de echipaj și cu ceilalți 7 ofițeri, calificați copiloți. Prin planificarea mai judicioasă a unor activități, prin eliminarea unor activități costisitoare, care nu constituiau obiective principale am reușit un câștig în resurse și folosirea acestor resurse spre zone unde aveam interes mai mare și unde beneficiile instrucției respective

erau mai mari și am reușit să ne atingem obiectivele.

- **Dacă anul trecut Planul de instrucție a trebuit adaptat din mers în concordanță cu alocările bugetare, ce aduce nou, anul 2010 în planificarea și executarea instrucției în Forțele Navale?**

- În acest an am încercat să previzionăm faptul că nu vor fi resursele necesare și ne-am pregătit pe variante în funcție de resursele alocate. Am întocmit lista de priorități pentru activitățile de reprezentare a Forțelor Navale, bazându-ne pe resursele pe care le avem după cum urmează: angajamente la NATO/UE – operația ACTIVE ENDEAVOUR, unde va participa fregata *Regele Ferdinand* (F221); BLACKSEAFOR 2009/II, unde vom participa prin corveta *Contraamiral Horia Macellariu* (265); preluarea comenzii BLACKSEAFOR 2010; ROUSOFEX – reafirmarea componentei pentru operații speciale; participarea militarilor din DNFO la ROUSOFDET IX și X; marșul de instrucție al *NS Mircea*. O atenție deosebită acordăm exercițiilor organizate pe plan național, de către SMG și SMFN: ROUSOFEX 10, DACIA 10, NEWFIP II, JACKAL STONE 10, SOUFEX, ROUEX 10, STADFAST JUNCTURE 10, VECTORUL 10, LITORAL 10. Obiectivele de instrucție începând cu anul 2010 pleacă de la necesitatea instruirii forțelor conform standardelor NATO și evaluarea acestora conform MAREVAL.

- **S-a redus numărul zilelor de instrucție pe mare și fluviu?**

- Deocamdată le-am redus, dar nu putem spune că vom reduce semnificativ numărul orelor de ieșire pe mare în așa fel încât să afecteze procesul de instrucție. Aceste ore de instrucție pe mare și fluviu vor asigura pregătirea echipajelor, iar aceste echipaje se perfecționează, nu repetă pentru a învăța. Echipajele repetă pentru a se perfecționa și atunci se scurtează timpul și vom căuta să desfășurăm activitățile cât mai bine structurate de la cheu, prin planificare și atunci vom câștiga, timp și bani.

- **Va căpăta un rol mai important instruirea executată în cadrul Centrului de Instruire Simulare și Evaluare al Forțelor Navale? Vor fi utilizate mai mult simulatoarele de la Academia Navală?**

- CISE execută instruirea echipajelor navelor după un program multianual. De mai bine de trei ani, CISE funcționează cu motoarele turate la maxim, instruire echipele navelor, pregătind deciziile echipelor de luptă și comandă, pe funcțiuni și specializări. La CISE se realizează atât pregătirea celor care desfășoară activități specifice și verificarea acestora. Există tot timpul o măsură a nivelului atins, un feed-back între instruire și evaluare. Simulatoarele la ANMB – PROTEUS, de conducere a navei, STING RAY – pe care le vom utiliza mai intens, la fel ca și poligoanele de vitalitate și marinărie, pentru a se obține efectul maxim, să poată parcurge procesul de instruire prin simulare cât mai multe forțe, dar vom urmări și latura calitativă a instruirii. Tot timpul vom verifica nivelul de instruire.

- **Anul 2009 a adus în domeniul instrucției, primul exercițiu bilateral româno-olandez, COOPERATIVE LION 09. Va continua și în acest an acest gen de activități și dacă da, cu marinari aparținând căror state?**

- COOPERATIVE LION 09 a arătat capacitatea Forțelor Navale privind planificarea unui exercițiu complex de tip JOINT, multinațional. A fost o experiență benefică, pozitivă, pe care o dorim continuată cu orice forță navală credibilă, care planifică și execută operații navale. Dacă anul trecut am avut ocazia participării a două nave de elită ale marinei regale olandeze, anul acesta centrul de greutate s-a orientat pe pregătirea elementelor de stat major și comandă ale infanteriei marine, participarea subunităților de nivel pluton, dar și exerciții complexe cu elicopterele Puma Naval, exerciții planificate cu unități și subunități ale infanteriei marine americane și nave aparținând aceleiași țări.

- **În august 2010 România va prelua comanda grupării BLACKSEAFOR. Având experiența comenzii din perioada 2005-2006, ne va fi mai ușor să facem față cerințelor?**

- Sigur că da. În 2006 am fost COMBLACKSEAFOR, deținând comanda acestei structuri. Am avut plăcerea să lucrez cu ofițeri bine pregătiți, chiar dacă provenind din state cu sisteme de pregătire diferite. Sunt convins că acum vom face ca totul să fie mai bine și că această activitate se va desfășura în condiții foarte bune, de maximă siguranță și cu beneficii pentru toți participanții. Este de așteptat saltul calitativ al exercițiilor desfășurate, plusul de energie așteptat de la noii comandanți – pe diferite eşaloane – OPBLACKSEAFOR, COMBLACKSEAFOR și fregata *Mărășești* și, de asemenea, experiență, pentru cei mulți care nu se văd în astfel de situații – ofițeri planificatori, fie că sunt de la instrucție, operații, logistică, comunicații sau personal.

- **Conferința doctrinară a Forțelor Navale și-a consumat la finele anului trecut a patra ediție. Cât de importantă a fost această activitate în elaborarea Doctrinei Forțelor Navale, doctrină care a intrat în vigoare în luna februarie?**

- Conferința doctrinară are în primul rând o înaltă ținută academică

atât prin nivelul discuțiilor purtate, prin caracterul științific de abordare, dar și prin participanți, păreriile acestora fiind luate în considerare. Am avut în preocupări și studiul doctrinelor altor state, strategii, doctrine, concepte strategice. Prin această conferință doctrinară am încercat să definim o doctrină modernă, care să se înscrie în rândul celor mai moderne doctrine din lume. În lume există cam 15 doctrine și strategii navele.

- **Doctrina reprezintă un document cadru pentru activitatea oricărei categorii de forțe. Care sunt elementele de noutate pe care le găsim în cadrul Doctrinei Forțelor Navale?**

- Elaborarea unei doctrine este atributul unei forțe navale mature, care are experiență și ne înscriem și noi în această familie, prin tradiția marinei române și prin nivelul de pregătire atins. Elaborată în cadrul Statului Major al Forțelor Navale, Doctrina Forțelor Navale, constituie un ansamblu de principii de bază pentru organizarea, dotarea și folosirea Forțelor Navale, în scopul îndeplinirii misiunilor acestora, promovării intereselor navale ale României, în spiritul conceptelor strategiei de securitate națională și a obligațiilor militare ce derivă din statutul României de țară membră a NATO și UE. Doctrina Forțelor Navale constituie o încercare de clarificare a unor idei și concepte cum ar fi: definirea intereselor maritime și fluviale; definirea locului, rolului, funcțiilor doctrinei pentru Forțele Navale, relația politică – doctrină și strategie – doctrină; identificarea și definirea intereselor maritime naționale; identificarea conceptelor de folosire a puterii maritime și diplomației navale; locul puterii maritime a României în ierarhia puterilor maritime ale lumii; clasificarea misiunilor, operațiilor, definirea informațiilor, a comenzii și controlului în Forțele Navale; definirea și adaptarea termenilor din domeniul logistic la Forțele Navale – suportul, sprijinul, susținerea și operația logistică navală. Doctrina este în același timp o bază de documentare prin care se încearcă definirea și uniformizarea terminologiei folosite, o sursă pentru elaborarea altor publicații doctrinare, manuale. Actualizarea prevederilor doctrinei a fost impusă de însuși faptul că Forțele Navale sunt deja implicate în toate cele trei nivele de acțiune pentru domeniul militar: național – care presupune coordonarea tuturor instituțiilor cu responsabilități în asigurarea securității maritime de



Aspect din timpul exercițiului COOPERATIVE LION 09.



către Forțele Navale; regional – care se referă la cooperare, interoperabilitate și parteneriat cu alte marine militare, participarea la realizarea unor sisteme de management ale traficului naval de nivel transregional; global – care înseamnă interconectarea Forțelor Navale Române în „efortul global de cooperare în lupta împotriva amenințărilor la adresa securității maritime”. Doctrina Forțelor Navale este una modernă și poate fi perfecționată permanent, în concordanță cu implicațiile transformărilor conceptuale, structurale și acționale ale organismului militar, cu evoluția mediului maritim și fluvial de securitate, oferind astfel cadrul necesar pentru elaborarea și îmbunătățirea celorlalte acte normative specifice și manualelor care reglementează pregătirea și desfășurarea tuturor activităților în Forțele Navale.

**- Învățământul de marină este unul din domeniile pe care le coordonați. Care sunt provocările acestui domeniu în acest an?**

- Prima prioritate a oricărui învățământ este cea de asigurare a calității. În anul 2009 s-a realizat acreditarea instituțională a Academiei Navale „Mircea cel Bătrân” de către comisia ARACIS (Agenția Română de Asigurare a



Aspect din timpul lucrărilor celei de-a patra Conferințe Doctrinare a Forțelor Navale.

Calității în Învățământul Superior), iar calificativul acordat „încredere ridicată”, conferă o recunoaștere a calității învățământului superior de marină și un loc onorant în cadrul învățământului superior național. S-a realizat de asemenea și evaluarea periodică a instituției. Școala Militară de Maiștri Militari de Marină „Amiral Ion Murgescu” este în curs de pregătire a acreditării instituționale, evaluare ce va fi făcută de comisia ARACIP (Agenția Română de Asigurare a Calității în Învățământul Preuniversitar). Sunt convinși că se va realiza această evaluare pentru că se dă dovadă de multă seriozitate. Accentul în pregătire cade pe latura formativ-practică a viitorilor maiștri de marină. Școala de Aplicație a Forțelor Navale „Viceamiral Constantin Bălescu” este o instituție care realizează perfecționarea prin cursuri de carieră și nivel în conformitate cu cerințele Convenției de la Lisabona privind educarea și perfecționarea pregătirii adulților. Produsul acestei școli este personalul militar adaptabil pe ceea ce vor găsi pe prima funcție. Printre prioritățile noastre se află modernizarea și perfecționarea procesului de învățământ în toate instituțiile prin desfășurarea de activități didactice cu caracter practic-aplicativ la nave; modernizarea bazei materiale a învățământului prin dotarea cu simulatoare noi - PROTEUS, conducerea navei, simulatoare de comunicații GMDSS, de siguranța navigației COLREG, de folosire în luptă a armamentului și tehnicii de luptă -; introducerea pe site-ul Academiei Navale „Mircea cel Bătrân” a Platformei e-learning, care facilitează accesul studenților la programa analitică, cursuri în format

electronic, fișa disciplinei, îndrumare de laborator, îndrumare de proiect, culegere de probleme. Un alt aspect prioritar al învățământului este cel al cercetării științifice. O instituție de învățământ care se respectă și are o tradiție este obligată să desfășoare o activitate de cercetare științifică susținută care să se integreze în procesul național de cercetare științifică. Dacă nu participi la granturi, proiecte, teme de cercetare, nu ești. Dezvoltarea și modernizarea bazei materiale a învățământului și desfășurarea de activități de cercetare științifică: granturi, care vizează domeniile – navigație, electromecanică, transport maritim – cât și atragerea studenților la aceste activități.

**- Campania de promovare a carierei militare desfășurată de Forțele Navale în anul 2009, a fost un succes prin prisma numărului de candidați înscriși pentru învățământul de marină. Va continua această campanie și în acest an?**

- Campania de promovare a carierei militare a apărut anul trecut ca o cerință a instituțiilor de învățământ de marină și noi i-am dat curs. Ne-am dorit să avem o bază de selecție pentru viitoarele cadre din marină cât mai mare pentru a alege ce este mai bun. În acest an activitățile de promovare au fost demarate. Ne-am făcut un plan incisiv de promovare a carierei. Vom desfășura activități de promovare cu liceele militare unde există o bază de selecție serioasă, dar și în structurile de învățământ civile. Vrem să le prezentăm oferta noastră ca pe o provocare, ceva de genul „În Academia Navală, nu intră oricine. Ofițer de marină nu poate fi oricine. Dacă te crezi în stare, vino!” Noi le promitem candidaților o educație la nivel înalt. Vom folosi în campania de promovare atât ofițeri și maiștri militari de înaltă ținută morală, cât și reprezentanți ai asociațiilor profesionale de marină care pot lansa tinerilor provocări.

**- Anul 2010 este anul împlinirii a 150 de ani de la înființarea SMFN, dar și anul în care se împlinesc 20 de ani de la (re)înființarea presei de marină. Cum apreciați acum locul și rolul presei de marină?**

- Presa militară de marină are un rol determinant pentru că ne arată cum suntem, nu cum credem noi că suntem. Părerea mea este că Grupul Mass-Media are un rol important în formarea unor opinii, unor imagini despre noi. De asemenea, promovarea carierei în Forțele Navale nu se poate face fără sprijinul dumneavoastră. Desfășurați o muncă interesantă și o faceți cu pasiune. Ne ajutați și pe noi foarte mult, pentru că rolul presei este să ajute. Mass-media încearcă să prezinte adevărul, realitatea, fără să se implice în acest adevăr.

**- Domnule contraamiral de flotilă, ce mesaj doriți să transmiteți, la început de an, personalului care-și desfășoară activitatea în cadrul Forțelor Navale și cititorilor revistei „Marina Română”?**

- Vreau să adresez în primul rând, un mesaj celor din Forțele Navale. Cariera mea s-a clădit pe munca multor oameni din marină, care au lucrat cu mine în decursul timpului și pentru care am un respect deosebit. Vreau să le transmit acestor oameni să aibă parte de tot ceea ce este mai bun, să aibă încredere în ceea ce facem noi așa cum și noi avem încredere în ceea ce fac ei. Cititorilor revistei *Marina Română*, le transmit un mesaj de prietenie și îi asigur că Forțele Navale Române sunt o structură care își face datoria. Mă adresez și tinerilor pe care-i rog să ia în calcul profesia de ofițer, maestru militar sau SGV în marină. Este o profesie frumoasă care are nevoie de oameni cu calități deosebite. ■



Căpitan-comandor **Mugurel PASCU**  
Statul Major al Forțelor Navale

Statul Major al Forțelor Navale a desfășurat joi, 14 ianuarie, în prezența ministrului apărării naționale, Gabriel Oprea, a secretarului de stat pentru politica de apărare și planificare, Viorel Oancea, și a șefului Statului Major General, amiralul dr. Gheorghe Marin, autoevaluarea activității structurilor în anul 2009. La activitate au mai participat șefii celorlalte categorii de forțe, generali și ofițeri din Statul Major General și din celelalte structuri centrale ale Ministerului Apărării Naționale, comandanți de unități și mari unități din Forțele Navale.

Ministrul Gabriel Oprea a apreciat eforturile depuse de către personalul Forțelor Navale pentru creșterea contribuției acestei categorii de forțe la îndeplinirea angajamentelor asumate de România față de NATO și UE, precum și în cadrul inițiativelor regionale. „Atingerea standardelor actuale de operativitate, interoperabilitate și compatibilitate cerute de participarea la misiuni, alături de aliații

și partenerii noștri, a însemnat un demers complex și un efort uriaș care a fost asumat cu responsabilitate și profesionalism de către marinari. Sunt realizări deosebite, care au avut menirea să consolideze statutul nostru de furnizor activ de securitate în cadrul Alianței. Forțele Navale s-au constituit, totodată, într-un important vector de imagine al României prin navele militare care au îndeplinit misiuni, brăzdând mările și oceanele lumii și prin detașamentele de infanterie marină din această structură care au acționat în teatrul de operații din Balcanii de Vest”, a subliniat ministrul apărării.

Referindu-se la activitatea marinarilor militari, amiralul dr. Gheorghe Marin a subliniat faptul că o mare parte dintre acțiunile desfășurate de aceștia au fost încununate de succes, existând însă și aspecte care trebuie îmbunătățite. „Militarii din Forțele Navale și-au îndeplinit sarcinile și misiunile trasate și asumate. Printr-o planificare riguroasă, Forțele Navale au reușit să îndeplinească angajamentele asumate în cadrul NATO și al inițiativelor regionale la Marea Neagră, prin participarea cu personal și tehnică în teatrul

de operații Kosovo, la Operația ACTIVE ENDEAVOUR în Marea Mediterană și în cadrul exercițiilor regionale BLACKSEAFOR și BLACKSEAPARTNERSHIP. Am convingerea că veți continua operaționalizarea structurilor și că veți rămâne angajați ferm în eforturile de gestionare a mediului de securitate la Marea Neagră”, a precizat amiralul dr. Gheorghe Marin.

Șeful Statului Major al Forțelor Navale, contraamiralul Dorin Dănilă, a evidențiat, în cadrul autoevaluării, eforturile personalului pentru îndeplinirea obiectivelor stabilite, în condițiile unui an 2009 dificil, din punct de vedere al asigurării resurselor bugetare. Totodată, șeful SMFN a subliniat activitatea militarilor pentru asigurarea transportului maritim a peste 4500 tone de materiale din Irak, cu ocazia retragerii trupelor românești din acest teatru de operații.

Anul trecut, militarii din structurile Forțelor Navale au executat peste 1.000 de zile de instrucție pe mare și fluviu și peste 580 de ore de zbor cu elicopterele Puma Naval. ■



Cei mai buni, dintre cei buni

# Premii la sfârșit de an

Căpitan ing. **Cosmin OCHEȘEL**

În Ajun de Crăciun, Forțele Navale Române și-au desemnat cei mai buni marinari ai anului 2009. Evenimentul a avut loc pe 24 decembrie, la Comandamentul Flotei și a fost onorat de prezența șefului Statului Major al Forțelor Navale, contraamiralul Dorin Dănilă și a comandantului Comandamentului Flotei, contraamiralul dr. Aurel Popa.

La activitate au mai participat comandanți de unități și mari unități, cadre militare active și în retragere, precum și Muzica reprezentativă a Forțelor Navale sub bagheta maiorului Cornel Ignat. Astfel, pe parcursul desfășurării activității, contraamiralul Dorin Dănilă a înmănat diplome de merit celor mai buni militari. Acesta a fost primul an în care au fost acordate aceste premii nu numai ofițerilor, dar și maiștrilor militari și gradaților voluntari.

Am avut plăcuta surpriză să observăm că titlul de ofițer al anului 2009 a revenit unui tânăr ofițer, proaspăt pilot, comandant al elicopterului IAR Puma Naval, căpitanul Bogdan Curcă. Locul doi la categoria ofițeri a revenit căpitan-comandorului Marius Ștefan, comandant al Navei Școală și Transport *Albatros*, fiind urmat de căpitan-comandorul Gabriel Moise, comandantul Navei Școală *Mircea*.

Concert de colinde susținut de Muzica Reprezentativă a Forțelor Navale



Foto: Ștefan Ciocan



Foto: Ștefan Ciocan

Contraamiralul Dorin Dănilă premiindu-l pe „SGV-ul anului 2009”, caporalul Florin Ionescu

La secțiunea maiștri militari de marină pe primul loc a fost desemnat maestrul militar clasa II-a Florin Cișmașu de la Grupul Naval al Forțelor pentru Operații Speciale, fiind urmat de alți doi constănțeni și anume maestrul militar principal Gabriel Ureadnic de la Centrul de Instruire, Simulare și Evaluare al Forțelor Navale și maestrul militar clasa I Veroniu Iordache angajat al Comandamentului Flotei. Au fost desemnați și cei mai buni gradați

voluntari ai anului 2009. Primul în această ierarhie a fost caporalul Florin Ionescu de la fregata *Regina Maria*. Locul doi în acest clasament a fost ocupat de caporalul Daniel Marin, de la Centrul de Scafandri. Al treilea premiant al acestei categorii a fost caporalul Vasile Istrate de la Batalionul Infanterie Marină din Babadag. Am observat emoția firească a premianților, dar și atmosfera plăcută din ajun de Crăciun întreținută și de Muzica reprezentativă a Forțelor Navale care ne-a încântat cu un concert de colinde.

Acordarea acestor premii constituie deopotrivă un imbold pentru premianți de a demonstra că alegerea făcută de conducerea Statului Major al Forțelor Navale nu a fost întâmplătoare, și un țel pentru toți cei care își desfășoară activitatea în Forțele Navale și care ar putea la finele acestui an să fie în postura de „premiânți”.

## Ofițerul anului 2009

Căpitan inginerul Bogdan Curcă s-a născut la 13 iulie 1979 în localitatea Ștefănești, județul Botoșani și este căsătorit. Este un bun vorbitor de limbă engleză și până în prezent a absolvit două cursuri de specialitate: cursul de formare piloți militari de elicoptere în anul 2006 și cursul pentru siguranța zborului, în Statele Unite ale Americii organizat în anul 2007. De la absolvirea Academiei Navale „Mircea cel Bătrân” a îndeplinit



Căpitanul Bogdan Curcă, după un antrenament în zbor.

funcția de comandant vedetă fluvială în cadrul Divizionului 94 Vedete Fluviale (2003-2004) și în cadrul Divizionului 88 Vedete Fluviale (2005-2006) iar în prezent ocupă funcția de instructor-șef zbor la Grupul de Elicoptere al Flotei 56 Fregate.

Ofițerul s-a făcut remarcat prin rezultatele excepționale obținute în pregătirea de specialitate, fiind primul comandant patrulă elicoptere provenit din rândul ofițerilor de marină. În perioada de pregătire a realizat un progres în instruirea de luptă în zbor, apreciat cu mult peste media celorlalți piloți. De asemenea, căpitanul Bogdan Curcă s-a remarcat ca lider informal pentru colectivul personalului navigant și a contribuit semnificativ la coeziunea de grup.

Acestea sunt pe scurt câteva din motivele care au înclinat balanța în favoarea căpitanului Bogdan Curcă pentru a primi diploma de ofițerul anului 2009 din Forțele Navale.

## Maistrul militar al anului 2009

În perspectiva celor care au stabilit ierarhia maiștrilor militari în funcție de contribuția lor la promovarea Forțelor Navale, locul întâi a revenit maestrului militar clasa II-a Florin Cișmașu de la Grupul Naval al Forțelor pentru Operații Speciale. Acesta s-a arătat oarecum surprins deoarece, poate și din modestie, a menționat faptul că pentru a ajunge în această onorantă postură a fost sprijinit de colegii săi fără de care nu ar fi dus la îndeplinirea cu succes a misiunilor încredințate. De remarcat și poate cel mai important moment al carierei de până acum Mml Florin Cișmașu a participat în anul 2008 la cursul de scafandri de

este o persoană dedicată în totalitate muncii pe care o face, fiind foarte exact și conștiincios.

## Gradatul voluntar al anului 2009

Caporalul Florin Ionescu s-a născut la 2 august 1979 în orașul Mangalia, județul Constanța. Militarul a fost încadrat ca servent lansatoare la corveta *Horia Macellariu* (265), (2003-2004), iar în prezent ocupă funcția de operator stații hidrolocație în cadrul serviciului de luptă operații la fregata *Regina Maria*. Prin prisma participărilor sale la misiuni internaționale, având trei prezențe la operația ACTIVE ENDEAVOUR, putem spune că militarul are o experiență bogată. Pe parcursul participării la ultima misiune internațională a obținut rezultate foarte bune în cadrul desfășurării exercițiilor la care a luat parte, dovedind o bună cunoaștere a modului de operare a tehnicii pe care o deservește. Conform superiorilor săi, militarul a participat activ la instruirea gradaților voluntari din cadrul grupului de luptă antisubmarin, privind cunoașterea navei, lupta de vitalitate, precum și a modului de operare a tehnicii, fiind totodată un model demn de urmat pentru ceilalți gradați voluntari. De asemenea, caporalul Florin Ionescu s-a făcut remarcat și prin conștiinciozitatea cu care execută activitățile și ordinele primite. Acestea sunt calitățile care au făcut să i se atribuiască titlul de gradatul voluntar al anului 2009, caporalului Florin Ionescu. ■

Maistrul militar clasa II-a Florin Cișmașu.











Foto: Ștefan Ciocan

## „Intelligence” de la realitate la James Bond

Contraamiral de flotilă (r)  
**Marian IOAN**

Un tânăr, aparent liniștit, m-a provocat la o discuție... în scris pe marginea a ceea ce este cunoscut sub denumirea *intelligence*. La mirarea mea, tânărul mi-a zis cam așa: „Am citit niște articole de-ale dumneavoastră, în care tot explicați ce nu este *intelligence*. Că nu e una, că nu e alta. N-ați vrea, totuși, să spuneți și ce este, nu numai ce nu este?”. Aparent, „lovitura” lui a fost bună, dar nu m-a răpus cu asta, ci cu următoarea: „Pe deasupra, tot pe dumneavoastră v-am auzit spunând că în Marea Britanie, Trupele de Uscat și Forțele Aeriene au servicii de *intelligence*, pe când Forțele Navale nu au. Nu vreți să ne spuneți și de ce nu au?”. Ei bine, asta chiar a fost lovitura decisivă, cu care m-a convins.

Deci, să începem un mic periplu prin lumea numită *intelligence*. Nu voi apela la noțiuni și la termeni specifici domeniului și nici la definiții pe care cei interesați le pot găsi în manualele, cursurile, revistele dedicate acestui domeniu. Nu am nici calități și nici veleități de profesor, așa că nu-mi propun nici să țin lecții despre *intelligence*. Am dat curs sugestiei tânărului redactor-șef al acestei reviste, căci el era cel ce „m-a atacat”, pentru că am întâlnit destui oameni, inclusiv printre cei care ocupă poziții importante, care consideră *intelligence* orice, numai ceea ce este nu. De la

cei care își imaginează că *intelligence* înseamnă „James Bond”, trecând pe la cei care sunt convinși că înseamnă „a minți, a fura, a înșela, a manipula” și ajungând la cei care îți răspund: „mai lasă-mă, dom’le, cu prostia asta!”. Îmi asum riscul ca persoanele cu preocupări în *intelligence*, sau doar cu hobby-uri legate de acest domeniu, să mă acuze că bagatelizez problematica. Tocmai de aceea, o voi aborda într-o manieră atât de simplă, încât nici măcar ambițiile nesăbuite să nu poată distorsiona ceea ce voi spune.

În mare, *intelligence* este denumirea unui proces prin care cineva observă ce se întâmplă în jurul său și, pe baza informațiilor obținute, înțelege la ce se poate aștepta sau ce ar fi avantajos pentru el să facă. Deși, încă de pe vremea lui Sun-Tzu, când se vorbește de *intelligence* toată lumea face trimitere la inamic, eu susțin că *intelligence* este o preocupare la fel de utilă și în relația cu amicii. Cu alte cuvinte, *intelligence* este o preocupare, așa zice obligatorie, în relația cu un partener, oricare ar fi intențiile acestuia. Desigur, având în vedere cum am definit *intelligence*, mi se poate pune întrebarea: „Dar de ce nu se folosește termenul «informații», sau «cercetare», sau «observare», termeni întâlniți și chiar folosiți în limba română? De ce se folosește un termen ale cărei semnificații nu sunt evidente ci, dimpotrivă, creează

confuzii?”. Sunt un înverșunat adversar al preluării, fără discernământ, a noțiunilor străine. Mă oripilează „defectorii”, cei care „șeruiesc” etc. Totuși, nici „informații”, nici „cercetare” și nici „observare” nu acoperă integral ceea ce înseamnă *intelligence*. Pentru că, așa cum rezultă din însăși definiția dată de mine, *intelligence* presupune nu numai să observi, nu numai să obții informații prin observare, ci și să înțelegi la ce să te aștepți, sau să înțelegi ce anume trebuie să faci. Or, eu nu cunosc un termen românesc care să descrie toate astea, fără să fie nevoie de explicații suplimentare!

În încheiere, aș mai sublinia un aspect. În general, se spune că misiunea de bază a serviciilor de *intelligence* este aceea de a preveni surprinderea. Eu aș lărgi această misiune. Aș zice că misiunea de bază este aceea de a permite surprinderea partenerului. Include ceea ce se consideră a fi misiune de bază. Căci, ca să-l surprinzi pe partener, este obligatoriu să nu fii tu surprins, în primul rând, dar nu este suficient. Ca să-l surprinzi, trebuie să faci ceva la care el nu se aștepta. Și, astfel, am ajuns la ceea ce eu numesc „esența de *intelligence*”, pe care se bazează întregul eșafodaj al acestei profesii, anume „ceea ce știu eu despre partener, dar el nu știe că eu știu”. Incitant, nu?

Pe data viitoare!



## Aspiranții de azi comandanții de mâine



Foto: Ștefan Ciocan

## Criza de modele

Aspirant ing. **Diana CHINDRIȘ**

Suntem o sumă de însușiri preluate de la cei cu care am avut de-a face de-a lungul vieții. Într-un fel sau altul suntem toți oamenii pe care i-am întâlnit vreodată.

În fiecare etapă a existenței încercăm să ne definim pe noi înșine. Facem acest lucru raportându-ne la o serie de repere exterioare. Este firesc să căutăm să găsim aceste repere în ceilalți. Astfel, indiferent de voința lor sau a noastră, aceștia ne devin modele.

În accepțiunea mea, modele sunt acele persoane care, prin puterea exemplului reușesc să inspire celor cu care intră în contact calitățile pe care le posedă. Într-o utopie modelele ar fi lipsite de defecte, în realitate însă, ei sunt oameni cu tot ce implică acest fapt. Model este omul care în ciuda tuturor cusurilor pe care le are, ne inspiră într-un mod care nu ne dă de ales decât să fim mai buni.

Îmi permit să spun că resimt și am resimțit puternic lipsa unor modele de-a lungul timpului, e drept nu foarte lung, care a trecut de când am început să caut. Nimic nu mă bucură mai mult ca momentul în care îmi dau seama că mă aflu în prezența unei persoane de la care am ce învăța, dar mai ales care mă poate învăța ceva, atât prin cunoștințele și experiența pe care le are cât și prin felul de a fi, prin prezență și atitudine. Simt că am câștigat ceva nespun de valoros, am câștigat o nouă fațetă a personalității mele, șansa de a fi mai bună. Uneori și o conversație aparent banală îmi dă această senzație,



Foto: Daniel Oale

Aspiranți în timpul testelor finale ale Cursului de Bază, organizat la Școala de Aplicație a Forțelor Navale.

asta pentru că am învățat că o simplă conversație cu persoana potrivită are valoarea unei lecții de viață.

Modele găsim în profesori, colegi, comandanți și subordonați, câteodată acolo unde ne așteptăm mai puțin. Fiecare dintre noi poate fi un model pentru cineva, este în noi toți ceva bun, ceva care poate inspira la a face bine, la a deveni o persoană mai bună. Este de datoria noastră să ne cautăm modelele și în același timp să căutăm să fim modele.

Un militar are mare nevoie de modele. Respectul, încrederea, cinstea, profesionalismul și omenia, aceste calități trebuie să fie definitorii pentru oricine pretinde a face parte din armata României. Din păcate și din fericire aceste

calități nu sunt înnăscute. Ele pot fi atât dobândite, pierdute cât și recâștigate, în funcție de natura oamenilor cu care avem de-a face. Este astfel imperios necesar ca liderii militari să posede și să inspire aceste calități. Să fie modele.

Un bun lider va căuta să-și transforme subordonații în viitori lideri. Să le arate importanța acțiunilor lor, utilitatea eforturilor depuse pentru a se perfecționa, să le inspire curajul de a fi mai buni și spiritul de inițiativă. O astfel de conduită este benefică atât pentru organizație cât și pentru membrii acesteia. Dacă organizația militară este condusă de modele, progresul ei și împlinirea personală a celor care o compun, nu sunt antagonice.



## Premieră în Forțele Navale

# Curs de bază pentru ofițerii de marină Șase luni la Școala de Aplicație a Forțelor Navale

### Olivia BUCIOACĂ

Școala de Aplicație a Forțelor Navale „Viceamiral Constantin Bălescu” din Mangalia a inițiat în toamna anului trecut primul curs de bază pentru ofițeri, cu o durată de șase luni. O noutate pentru Forțele Navale, promoția de absolvenți 2005-2009 a Facultății de Marină Militară a Academiei Navale „Mircea cel Bătrân” fiind prima care la 1 septembrie 2009 a început cursul de bază pentru ofițeri. În tot acest timp, aspiranții au efectuat trei module de specialitate care au îmbinat teoria cu practica. Un modul de leadership, metodică și pregătire fizică, al doilea de specialitate în care se formează și se

perfecționează deprinderile de folosire în luptă a tehnicii de la bordul navelor și cel de-al treilea, un stagiul la comanda plutoanelor de soldați voluntari și la navele din toate unitățile Forțelor Navale.

Cum a fost toată această perioadă la Școala de Aplicație, ce a reprezentat stagiul la comanda plutoanelor și cu ce gânduri pășesc în carieră am aflat din dialogul cu aspiranții.

Aspirant ing. Radu Rădulescu: „Practica desfășurată la comanda plutoanelor ne-a pus în situația de a lucra efectiv cu oamenii, de a învăța și de a lua primul contact cu ceea ce înseamnă ierarhia militară, modul în care trebuie să te impui în fața celui care îți respectă

ordinele și modul în care trebuie să i le descrii, astfel încât, acestea să fie corect înțelese. Din acest punct de vedere, a fost o experiență foarte utilă, întrucât la bordul navelor pentru prima funcție vom fi puși în aceeași situație. Vrem să devenim ofițeri foarte bine pregătiți și avem toate motivele să sperăm în acest lucru pentru că suntem prima serie care execută acest curs la Școala de Aplicație și s-a pus foarte mare accent pe pregătirea și devenirea noastră ca ofițeri foarte bine pregătiți.”

Aspirant ing. Diana Chindriș: „A fost un lucru foarte bun pentru că am avut ocazia să punem în practică ceea ce am învățat în academie, chiar am fost în port și am participat la manevra unei șalupe, lucru



Aspiranții la lucru pe hartă.



Aspiranții în sălile de curs de la Școala de Aplicație.



Stagiul de practică la fregata Mărășești. Locotenent-comandorul Adrian Avisalon explicând aspiranților cum trebuie să acționeze într-un exercițiu de om la apă.

care ne va prinde foarte bine pe viitor. De asemenea, am învățat cum să întocmim documentele de care avem nevoie în lucrul nostru de zi cu zi la bordul navei. Și pentru fiecare specialitate, serviciu de luptă, ni s-a arătat ceea ce trebuie să facem la bordul navei. La comanda plutoanelor a fost foarte bine. Desigur că în academie am făcut pregătire militară, însă este cu totul altceva în momentul în care te afli în fața plutonului și trebuie să-i comanzi. A fost un proces de învățare de ambele părți. Noi ne-am străduit să le arătăm atât cum să fie buni militari cât și oameni de valoare.”

Aspirant ing. Narcis Volintiru: „În stagiul la comanda plutoanelor am învățat mai mult să ne comportăm cu oamenii, să lucrăm cu oamenii pentru că meseria de ofițer îți impune acest lucru. Pentru mine a fost foarte plăcut. M-am descurcat foarte bine. A fost plăcut să vorbesc cu oamenii, să-i înțeleg, să le rezolv problemele și voi aplica acest lucru când voi ieși pe funcție.” „Aspiranții s-au acomodat foarte bine. Activitățile lor au fost foarte diverse. Marea majoritate a activităților practice care au fost planificate în cadrul disciplinelor din cele două module de specialitate și leadership s-au desfășurat la bordul navelor din garnizoana Mangalia. Am fost ajutați foarte mult de instructori de la bordul navelor, viitorii lor colegi cu experiență, specialiști și instructori acreditați chiar de școlile NATO, care le-au împărtășit din experiența și din necesarul de cunoștințe teoretice și practice pentru desfășurarea activității în bune condiții la bordul navelor”, ne-a declarat căpitan-comandorul Gheorghe Ichimoei, șeful instrucției și educației la Școala de Aplicație, care a fost aproape de viitorii ofițeri pe toată perioada cursului.

Școala de Aplicație prin însăși titulatura sa, are un caracter aplicativ, îmbinând în modul cel mai util cunoștințele teoretice acumulate în Academia Navală „Mircea cel Bătrân” cu practica prin stagii



Aspirantul Cristian Gașpar în timpul activităților desfășurate la fregata Mărășești.

la comanda plutoanelor și lecțiile vizită de la bordul navelor. Cursul de bază pentru ofițeri pune practic bazele cunoștințelor de care tinerii absolvenți ai academiei navale au nevoie pentru a încadra prima funcție.

### Stagiul de practică la nave

La sfârșitul lunii ianuarie, aspiranții care urmau cursul de bază pentru ofițeri la Școala de Aplicație a Forțelor Navale din Mangalia, începeau stagiul de practică de patru săptămâni la bordul navelor, locul unde își vor definitiva pregătirea lor pentru prima funcție. Repartiția la nave au primit-o în funcție de tema aleasă pentru proiectul de curs pe care trebuie să-l susțină la finalul cursului de bază pentru ofițeri de la Școala de Aplicație. Am fost și noi prezenți în Portul militar Constanța, la bordul fregatei Mărășești și al dragoarelor maritime, în ultima săptămână de stagiul. Pentru aspiranți, stagiul de practică la bordul navelor nu mai reprezintă de mult o noutate. Ei au efectuat astfel de stagii pe timpul anilor de studiu din Academia Navală „Mircea cel Bătrân”, dar faptul că nu mai sunt studenți, iar în scurt timp vor încadra prima funcție îi determină să fie mai responsabili.

Aspirant ing. Raluca Radu: „Dacă în acele stagii am fost studenți și a trebuit să învățăm mult mai multe, acum am privit lucrurile din prisma unor ofițeri și am avut

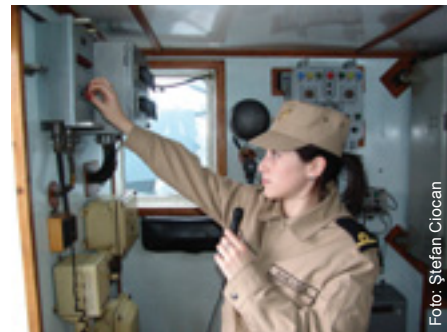
și anumite responsabilități și răspunderi pentru ceea ce am făcut.”

La bordul navelor, i-am surprins pe aspiranți în plină activitate, încercând pe ultima sută de metri să mai acumuleze cunoștințe, să aprofundeze anumite proceduri sau să participe la exerciții alături de echipaj. Programul a fost unul foarte încărcat, cu atât mai mult cu cât stagiul de practică al aspiranților a coincis cu desfășurarea modulului instrucției operaționale de bază efectuat la fregata Mărășești de specialiștii de la Centrul de Instruire, Simulare și Evaluare, astfel că timp liber nu prea a existat. Cu toate că erau prinși în diverse activități, aspiranții au găsit răgazul să răspundă curiozităților noastre jurnalistice cu privire la practica de la bordul navelor. Aspirant ing. Raluca Radu: „A fost o perioadă benefică, deoarece toate activitățile pe care urmează să le desfășurăm și noi în cadrul Forțelor Navale le-am privit din prisma novicilor sau ofițerilor în prima funcție. Și tot ce înseamnă misiuni, activități la bordul navei le-am putut observa și am putut participa. Am fost plăcut surprinsă de ceea ce am găsit aici, de ospitalitatea și felul în care m-au tratat ofițerii de la bordul navei.”

Aspirant ing. Cristian Gașpar: „Am fost repartizat pe fregata «Regina Maria» și am fost detașat pe fregata «Mărășești» pentru a participa la evaluarea Centrului de Instruire, Simulare și Evaluare pe o perioadă de două săptămâni. A fost o experiență nouă pentru mine pentru că la fregata «Regina Maria» am avut o funcție de șef electromecanic, iar pe fregata «Mărășești» am fost pe o funcție de logistică.”

Putem spune că aspirantul ing. Radu Rădulescu este unul dintre norocoși. În anul III de studiu din academia navală a făcut stagiul de practică tot pe fregata Mărășești, astfel că nava i-a fost familiară, la fel și echipajul care l-a susținut și l-a ajutat în tot acest timp: „Perioada de stagiul cumulează tot ceea ce am învățat atât în anii de academie cât și în această perioadă de șase luni la Școala de Aplicație. Vine practic ca un plus, ca un aport care nu face decât să ducă la desăvârșirea noastră și la perfecționarea noastră din punct de vedere profesional. A fost foarte bine, surprinzător de bine, pentru că această perioadă de stagiul vine ca o acomodare anticipată pentru următoarea funcție pe care o să o ocupăm. Cei de la bord au fost

Aspirantul Iulia Lazăr anunță începerea exercițiului de stingere a incendiului.







Aspirantul Raluca Radu asistând la exercițiul de stingere a incendiului.

foarte binevoitori cu noi, foarte primitivi, ne-au împărțit dintre cele mai diverse cunoștințe ale lor, iar noi am fost pe cât de receptivi posibil.”

Aspirant ing. Mihai Uriașu: „A fost foarte util pentru instruirea mea, deoarece am învățat să întocmim documentele necesare logisticii, am participat la multe exerciții de vitalitate ce țin de specializarea mea. Am vrut să îmi îmbunătățesc cunoștințele și exact acest lucru s-a întâmplat.”

Într-adevăr stagiul de practică la nave s-a dovedit a fi foarte util pentru viitorii ofițeri și se pare că așteptările pe care le-au avut la început au coincis cu ceea ce au găsit la nave. Pentru noi a fost interesant să aflăm și modul în care au fost priviți și receptați aspiranții de către membrii din echipaj care s-au ocupat îndeaproape de pregătirea lor pentru prima funcție. Căpitan-comandorul Sorin Voinea, comandantul puitorului de mine Viceamiral Constantin Bălescu: „Și-au dat silința, au dovedit interes în pregătirea lor și s-au străduit să asimileze cât mai multe cunoștințe conform obiectivelor prevăzute prin tematica pusă la dispoziție de Școala de Aplicație.” Locotenent-comandorul Adrian Avisalon, comandant grup navigație, observare și semnalizare la fregata Mărășești: „Consider că o dată cu evoluția tehnologică a senzorilor și cu complexitatea informațiilor pe care le primești de la aceștia, studenții se adaptează foarte repede și sistemul de învățământ din academie adaptează foarte bine și pot fi în măsură să cunoască chiar și la nivel teoretic aceste aparate.”

Pentru că aspiranții au o bază teoretică solidă, acumulată în anii de studii din Academia Navală „Mircea cel Bătrân”, la nave s-a pus accentul doar pe latura practică, pe activitățile specifice și „secrete” desfășurate efectiv pe mare.

#### Ieșire pe mare la bordul fregatelor

La prima ieșire pe mare din acest an a fregatelor Mărășești și Regele Ferdinand, din perioada 17-19 februarie, la bord s-au

aflat și aspiranții care urmează cursul de bază pentru ofițeri la Școala de Aplicație a Forțelor Navale. Împărțiți în două grupe, cei 19 aspiranți (15 punțiști și patru mecanici), printre care și patru fete, au dublat carturile din comanda de navigație și din centrul de conducere a luptei sau OPS Room și s-au familiarizat cu echipamentele și tehnica de la bordul fregatei Regele Ferdinand, pe timpul exercițiilor desfășurate în comun cu fregata Mărășești și fregata americană John L. Hall. O parte din aspiranții repartizați la nave pentru efectuarea stagiului de practică s-au aflat la fregata Mărășești. Evident, nu a fost prima lor ieșire pe mare cu o navă militară, dar a fost prima ieșire pe mare cu fregata Regele Ferdinand, iar pentru cei mai mulți dintre aspiranți a fost o experiență inedită și o oportunitate, având în vedere că la finalul stagiului de practică la nave au avut de susținut examenul de ofițer de cart. Pe timpul ieșirii pe mare, aspiranții s-au arătat foarte interesați de tot ce s-a desfășurat la bord. Au participat, chiar dacă doar ca simpli observatori, la toate activitățile, încercând să învețe cât mai

Prima ieșire pe mare a aspiranților cu fregata Regele Ferdinand. Participarea la exercițiul de vitalitate desfășurat de echipajul navei.



mult, să descopere „tainele” marinăriei și să se familiarizeze cu realitatea de la nave, cu ieșirile pe mare și exerciții bilaterale. Aspirant ing. Sorin Huruiă: „Pentru noi ca și viitori ofițeri ai Forțelor Navale a fost în primul rând o onoare. Ieșirea pe mare ne-a ajutat să ne desăvârșim ca ofițeri. Am învățat multe lucruri pe care noi le știam doar teoretic, iar acum am avut ocazia să le vedem și practic, procedurile de RAS, boarding și trageri specifice la bordul navei.”

Aspiranți au avut ce învăța dar, recunosc că mai au încă multe de învățat în ceea ce privește navigația, senzorii și armamentul cu care vor lucra când vor încadra prima funcție. Aspirant ing. Adrian Adăscăliți: „Pentru noi a fost ceva nou și util. Chiar dacă am fost doar observatori, am învățat foarte mult de la ofițerii navei noastre și din exercițiile desfășurate împreună cu nava americană. Am mai fost și pe alte nave militare, dar pe fregata «Regele Ferdinand», fiind o navă construită în marea Britanie, se vorbește foarte mult în engleză, este altfel. Sperăm să avem baftă la examene și în viitor să ajungem pe această navă.” Din discuțiile pe care le-am avut cu ofițerii de la fregata Regele Ferdinand, aspiranții s-au arătat interesați și motivați. Mulțumiți de activitatea aspiranților la bord, ofițerii navei consideră că pe viitor vor putea fi înlocuiți cu succes.

Cursul de bază pentru ofițeri s-a finalizat la sfârșitul lunii februarie cu o perioadă de evaluare, în care tinerii ofițeri au susținut examene teoretice și practice și un proiect de curs pe care l-au pregătit în timpul stagiului de practică la nave. Pe baza rezultatelor obținute atât la cursul de bază de la Școala de Aplicație (33%), cât și în Academia Navală (66% reprezentând media din cei patru ani de studii și media de la licență), s-a făcut o medie generală, în funcție de care aspiranții au fost repartizați pentru prima funcție. Repartiția reflectă în final întreaga lor activitate de când au fost admiși în academia navală și până la absolvirea cursului de bază pentru ofițeri. ■

## În slujba patriei și a oamenilor sau despre un gest simplu, de solidaritate umană

#### Maior Ionel CACIPU Centrul Radioelectronic și de Observare „Callatis”

În după-amiaza zilei de duminică, 28 februarie militarii, aparținând Centrului Radioelectronic și de Observare Callatis, care executau serviciul în postul de observare al farului de navigație maritimă de la intrarea pe Canalul Sulina, au fost alertați de strigătele de ajutor ale unui pescar aflat cu barca în apropierea digului de la intrarea pe Canalul Sulina. Pescarul, Teodorov Dan, în vârstă de 53 de ani, din Sulina, încerca cu disperare să-și ajute colegul, căzut în apă, însă neputința i se putea citi pe chip, pentru că, din cauza curenților foarte puternici din zonă, nu reușea să se apropie de acesta. Celor doi militari nu le-a luat prea mult timp să realizeze gravitatea situației. Astfel, a început lupta cu secunde pentru salvarea pescarului. Neuitând, totuși, că sunt în serviciul de luptă, aceștia au solicitat și primit, prin șeful turei de serviciu de la Centrul Radioelectronic și de Observare Callatis, aprobările necesare pentru a putea interveni. Apoi, au luat barca de intervenție a Direcției Hidrografice Maritime și cu o viteză care trăda pricepere și hotărâre, au parcurs cei aproximativ 150 m care-i despărteau de cei doi pescari în numai câteva minute. L-au tras în barca lor pe pescar, după care l-au transportat în incinta farului, unde, pentru că omul intrase în șoc hipotermic, i-au acordat primul ajutor timp de 40 minute, până la sosirea unui echipaj al poliției de frontieră cu o șalupă. Ulterior, pescarul Antip Listarov, în vârstă de 51 de ani din Sulina, a fost transportat la spitalul orașenesc, iar



aici a primit îngrijirile medicale necesare, în prezent fiind în afara oricărui pericol.

Cine sunt cei care, prin inițiativa și curajul lor au salvat viața unui om? Șeful turei de serviciu, M.m.I Ivanov Eugen, cel care a acționat cu promptitudine pentru raportarea evenimentului, obținerea aprobărilor necesare și coordonarea intervenției, concomitent cu îndeplinirea misiunilor de luptă, este și șeful postului de observare din incinta farului de la Bara Sulina, cu o vechime în serviciul militar de 22 de ani, este căsătorit și are o fată de 17 ani.

Fruntașul Radobuljac Antonio este cel care, fiind de serviciu în postul de observare, a fost primul care a observat incidentul și și-a alertat colegii. Acesta are 36 de ani, este căsătorit, are o fetiță de 7 ani și lucrează ca militar profesionist din

anul 2001, până în prezent îndeplinind mai multe funcții de specialist în cadrul postului de observare.

Soldatul Ivanov Adrian este cel care, riscându-și propria viață, alături de colegul său, fruntașul Radobuljac, a participat la dificila intervenție pentru salvarea vieții unui membru al comunității, unde, dincolo de calitatea de militar, a dovedit că este și un bun concitadin. Acesta are 29 de ani, este necăsătorit și lucrează ca militar profesionist din anul 2005.

Pentru inițiativa și curajul lor, prin care cei doi militari au salvat viața unui om, M.m.I Ivanov Eugen, fruntașul Radobuljac Antonio și soldatul Ivanov Adrian au fost felicitați de șeful Statului Major al Forțelor Navale și au primit Emblema de Onoare a Forțelor Navale. ■



„În mod tradițional, puterea creierului este dată de IQ. Însă cu cât lumea devine mai complexă, inteligența emoțională trece pe primul plan.”

Daniel Goleman

## EQ ridicat, succes garantat

Locotenent-comandor psiholog  
**Ciprian HANCIUC**  
Statul Major al Forțelor Navale

Cei mai mulți dintre noi ne-am făcut la un moment dat teste de măsurare a coeficientului de inteligență (IQ). Câ erau teste făcute de profesioniști sau descoperite pe vreun site, este mai puțin important. Ce vreau să subliniez este că, până nu demult, IQ-ul era pe buzele tuturor. Studiile recente arată că succesul, atât profesional, cât și personal, se datorează IQ-ului în proporție de doar 20%, restul de 80% este „opera” inteligenței emoționale (IE). Un nou tip de inteligență, un „concept-vedetă” care a desființat definitiv ideea că inteligența înseamnă doar acumulare de cunoștințe pentru a rezolva ecuații.

Fie că este denumită „*inteligență emoțională*” de către Daniel Goleman, în 1995, „*inteligență socială*” în 1920 de către E.L.Thorndike sau „*abilitatea de a percepe și exprima, de a asimila emoții în gândire, de a înțelege prisma emoțiilor și de a regla emoțiile proprii și pe ale altora*” de către John Mayer și Peter Salovey, toate aceste definiții au în comun, indiferent de autor, faptul că, inteligența emoțională nu este înăscută și lucrează cu emoțiile, pentru a asigura o relaționare optimă cu ceilalți și cu propria persoană.

În ceea ce privește diferența dintre intelect și inteligența emoțională, exemplul lui Goleman este edificator: „*Doi copii se plimbau print-o pădure. Unul era premiant la școală și foarte apreciat de adulți. Celălalt era un șmecheraș, slab la învățătură, dar*

*foarte descurcăreț în viața de zi cu zi. Celor doi copii le iese un urs în cale. Primul face repede niște calcule și ajunge, dezamăgit, la concluzia că nu poate scăpa cu fuga din fața ursului. Celălalt se apleacă calm, își verifică pantofii și își strânge mai bine șireturile. Primul, foarte trist, îi spune că a făcut calcule și nu au nici o șansă să scape de urs dacă o iau la fugă. Cel de-al doilea îi răspunde, cu același calm: „Te-nșeli! Tot ce trebuie să fac este să fiu cu un pas înaintea ta”.*

Cu toții cunoaștem persoane extrem de inteligente, cu un bagaj mare de cunoștințe din diverse domenii, care însă nu reușesc să se impună, să se facă auzite și înțelese și trec dintr-un eșec în altul, atât profesional și cât și personal. De asemenea, cunoaștem persoane care, chiar dacă nu au scripuri de geniu, reușesc în tot ceea ce își propun și se descurcă în orice situație. Explicația constă în balansul celor două categorii ale inteligenței generale: inteligența emoțională te ajută să iei decizii oricând și oriunde și să folosești emoțiile tale și pe ale celorlalți ca să-ți atingi scopurile, în timp ce inteligența cognitivă / strategică / academică / rațională - mai clar spus, „inteligența „clasică” - te ajuta în situațiile în care intervin calcule logico-matematice.

Dacă vă aflați în fața ursului din exemplul de mai sus și vă regăsiți în persoana și comportamentul premiantului, nu disperați. Spre deosebire de coeficientul de inteligență, care rămâne același pe toata durata vieții, IE se poate dezvolta, pentru că inteligența emoțională nu este o trăsătură de personalitate. De asemenea, ea nu este înăscută, ci constă într-o sumă

de abilități care se dezvoltă permanent pe parcursul întregii vieți. Deci, se poate învăța așa cum înveți să scrii, să citești, să conduci mașina sau să schiezi. Pentru toate acestea ai însă nevoie de profesor sau instructor. Sigur că, pentru ca la maturitate să nu ajungi să te comporți precum copilul cu IE scăzut din exemplul amintit, este necesar ca preocuparea pentru inteligența emoțională să apară cât mai de timpuriu. După vârsta de trei ani, copiii pot fi antrenați pentru a rezolva lucruri simple, dar care îi fac responsabili și le dezvoltă încrederea în forțele proprii: „Greșelile pe care cineva le face încă din copilărie se pot repeta la maturitate și pot determina chiar eșecul în viață. Niciodată nu este prea târziu pentru ca inteligența emoțională să fie îmbunătățită, să fie descoperite capacități noi și scoase din amănuntele latente, care pot face din oricine un performer într-un anumit domeniu sau chiar un conducător.

Ce înseamnă totuși această inteligență emoțională? Redusă la esență, presupune îndeplinirea a trei condiții: să-ți cunoști emoțiile, să știi să le gestionezi și să înțelegi emoțiile celorlalți.

Există cinci arii ale IE: *conștientizarea*, cu alte cuvinte cunoașterea punctelor tari și slabe și un puternic simț al identității și al valorii personale; *autocontrolul*, adică stăpânirea emoțiilor pentru a le face să lucreze în favoarea, nu împotriva ta; *automotivarea* - să dai din tine tot ceea ce este mai bun și să perseverezi în atingerea obiectivelor personale; *conștientizarea socială*, altfel spus conștientizarea sentimentelor și a nevoilor celorlalți; *abilitățile sociale*, care

crează relații interpersonale de calitate și te ajută să fii un bun membru al echipei.

Studiile despre IE au evoluat până la a diferenția profilul comportamental la femei și la bărbați. **Bărbatul cu un EQ ridicat** demonstrează un remarcabil echilibru social fiind simpatetic și grijuliu în relațiile interumane. Are o viață afectivă bogată, nuanțată în privința propriei persoane. Știe să prevină conflictele, gestionând cu mult interes și atenție problemele cu care se confruntă. Se simte confortabil cu sine și cu alții în universul social în care trăiește.

Cum este **femeia cu EQ dezvoltat**? Afirmativă, exprimându-și direct sentimentele și gândurile despre propria persoană. Empatică, asertivă în spațiul profesional, optimistă în rezolvarea de probleme. Jucăușă și glumeață, face ușor cunoștință cu persoane noi. Învinge ușor stresul și îi plac provocările. De câte ori nu ai simțit că șefii nu vă apreciază eforturile atât cât ar trebui? De câte ori nu ai fost implicat în conflicte cu colegii de birou? Câte inițiative nu v-au fost respinse fără prea multe explicații? Dacă șefii, persoanele cu care lucrați și dumneavoastră înșivă ați fi fost conștienți de inteligența emoțională, probabil că v-ați fi întâlnit mai rar cu situațiile enumerate. IE acționează nu doar pe plan personal, ci este și cheia către succesul relațiilor profesionale - cu angajați, manageri sau colegi. Organizațiile au și ele viață emoțională și socială, care dictează succesele și insuccesele afacerilor derulate de angajați. Emoțiile organizației/instituției pot fi pozitive și dinamice, ca perseverența, provocarea, pasiunea, determinarea, sau negative - teama, apatia, stresul, anxietatea sau invidia. Sunt organizații care monitorizează regulat aceste două aspecte, pentru a preîntâmpina declanșarea efectelor celui de-al doilea tip. De exemplu: dacă angajații se tem să-și critice superiorii, ei nu vor veni cu idei inovatoare și nici nu vor semnaliza situațiile ce pot afecta întreaga activitate a organizației. Organizațiile care au probleme cu nivelul de IE au tendința să irosească mult timp și energie făcând lucruri greșite sau nepotrivite: ședințe nesfârșite, lupte pentru putere, birocrație, zvonistică sau acuzații reciproce. Aceste organizații sunt „hărțuite” de lipsa cooperării, îmbolnăviri subite ale angajaților, absenteism, sabotaje, conflicte, fluctuații de personal, insatisfacție, lipsa asumării responsabilității, productivitate scăzută și, nu în ultimul rând, rezistența la schimbare.

Managerii sunt primii care trebuie să ia măsuri pentru ca viața emoțională a organizației să nu se confrunte cu simptomele de mai sus. În teorie, un manager bun e caracterizat prin strategie și idei inovatoare. În practică însă, apelează la emoții, deoarece știe că succesul depinde de modul cum acționează. Dacă emoțiile sunt rezonante, deci canalizate spre o implicare entuziastă a angajaților, apar performanțele. Dacă emoțiile nasc ranchiună și anxietate, rezultatele negative nu întârzie să apară. Pentru a stimula implicarea afectivă a angajaților în munca depusă, managerii pot folosi anumite tactici, precum: recunoașterea

și premiarea angajaților care-și demonstrează devotamentul și spiritul de inițiativă, implicarea lor în procesele de schimbare, prevenirea situațiilor în care persoanele pesimiste colaborează sau sărbătorirea încheierii cu succes a proiectelor.

Acest management al inteligenței emoționale din organizații s-a conturat mai ales în ultimii ani, pe măsură ce s-a constatat că managerii cu EQ ridicat au mai mult succes decât cei înzestrați doar cu pregătire tehnică. Aceștia sunt mai bine pregătiți în cadrul organizațiilor, mai cooperanți, mai puternic motivați intrinsec și mai optimiști. Mai mult decât atât, ei sunt capabili să evite conflictele. Am convingerea că una dintre marile probleme cu care se confruntă anumiți manageri este de natură emoțională. Incapacitatea de a conștientiza și de a administra propriile emoții precum și emoțiile celor din jur, de a comunica pozitiv, de a lucra în mod productiv cu subordonații, de a-i motiva, de a fi lider sunt, în multe cazuri, surse ale frustrărilor și ale insucceselor managerilor.

În orice grup, liderul este cel care are rolul de ghid emoțional. Dispoziția sa afectivă și tonul pe care îl folosește în relația cu ceilalți au un impact enorm asupra climatului emoțional din organizație. Emoțiile manifeste ale liderului pot să conducă oamenii din echipa sa spre furie, ostilitate și apatie, sau spre optimism, implicare și mândrie. Aceste emoții se traduc, la modul cel mai concret, în rezultatele pe care echipa le obține.

Într-adevăr, empatia - abilitatea de a identifica și de a înțelege trăirile celor din jur - are un rol important în dezvoltarea inteligenței emoționale. Inteligența emoțională implică, pe lângă empatie, un amestec de stăpânire de sine, tact, motivație, diplomatie și gândire liberă. Ar mai putea fi adăugate perseverența, optimismul și umorul. Și lista rămâne deschisă...

### Coeficientul emoțional (EQ) versus coeficientul de inteligență (IQ)

Inteligența emoțională nu înlocuiește IQ-ul. Ba chiar este nevoie de un IQ ridicat pentru a înțelege ce poate face IE și a alocă timp și efort pentru a-i îmbunătăți calitățile. Dar, după ce două persoane au citit aceleași

cărți și au învățat la aceleași facultăți, IE este cea care face diferența. Pe plan personal, ne oferă capacitatea de autocunoaștere și, de aici, de autocontrol. Putem astfel recunoaște stările prin care trecem, să conștientizăm de ce ne simțim într-un anume fel, să ne exprimăm clar gândurile, să-i înțelegem pe ceilalți, să ne adaptăm la condiții schimbătoare, să ne menținem o atitudine realistă și pozitivă în timpul încercărilor prin care trecem.

**EQ (emotional quotient):** contribuie în proporție de 80% la formarea succesului personal și profesional; poate fi educat, crescând astfel nivelul de inteligență generală; ne ajută să fim creativi, să comunicăm, să luăm decizii; se poate dezvolta de-a lungul timpului, de la vârsta de trei ani în sus; funcționează bine și rapid în orice situație.

**IQ (intelligence quotient):** contribuie în proporție de 20% la succesul personal și profesional; nu poate fi educat, deci nu poate dezvolta inteligența generală; ne ajută să facem calcule, să procesăm informații, să rezolvăm probleme; de regulă, după adolescență rămâne constant toată viața; funcționează bine doar când suntem calmi.

În primul rând, IQ-ul și EQ-ul sunt complementare, putând coexista productiv și în pace. Trebuie să avem un anumit nivel al IQ-ului pentru a înțelege ce poate face EQ-ul pentru noi. Oricât de creativi și de capabili am fi, dacă nu știm să relaționăm cu cei din jur, dacă ne comportăm disprețuitor sau agresiv, nimeni nu va putea rămâne în preajma noastră prea mult timp pentru a ne admira. E important să reținem că EQ-ul poate stimula întregul nostru potențial.

Ambele sunt importante. Cu toate acestea, între persoanele cu locuri de muncă prost plătite, nesatisfăcute de viața pe care o au sau care înregistrează eșec după eșec, în viața personală și profesională, se regăsesc atât oameni cu un IQ scăzut, cât și oameni cu un IQ ridicat. Deși s-a demonstrat de nenumărate ori faptul că, un IQ ridicat nu reprezintă o garanție a succesului, a prestigiului sau a unei vieți fericite, școala și societatea continuă să pună competența academică pe primul loc. Există tendința de a neglija inteligența emoțională, cu toate că ea are o importanță enormă în destinul fiecărei persoane. ■



Foto: Ștefan Ciocan



## Mari veliere de legendă

Foto: CISNE BRANCO

## CISNE BRANCO

## Lebăda Albă a Marinei Militare a Braziliei

## Bogdan DINU

Marile veliere ale lumii, de legendă sau mai puțin cunoscute, militare sau civile, de mult dispărute sau navigând încă pe oceanele și mările lumii, nu au lipsit niciodată din paginile revistei noastre. Poate doar în ultimii ani de când subiectele au devenit preponderent „militare” – nimic rău în asta – și ne-au împiedicat într-o oarecare măsură să vă transmitem prin intermediul paginilor de revistă sentimentele plăcute de visare și bucurie pe care le încerci la bordul unui velier. Și informațiile detaliate despre ele, atât de greu de aflat chiar și în epoca internetului. Câte ceva ați mai aflat din articolele noastre despre marșurile *N.Ș. Mircea*, locul de întâlnire al tuturor velierelor lumii, dar ele aveau un rost și un sens doar pentru cei inițiați, pentru cunoscătorii fenomenului. Celorlalți le rezervăm articolele care vor urma în măsură, sperăm noi, să le deschidă „apetitul” pentru navigația cu vele și veliere celebre. Va fi ceva mai mult decât informații culese de pe internet sau



Foto: CISNE BRANCO

din broșurile de prezentare deoarece noi am fost acolo, am urcat la bord, am vorbit cu echipajul sau am luat interviuri comandanților și am aflat și lucruri care nu o să le găsiți vreodată în pliante sau site-uri de prezentare. Cu alte cuvinte va fi o tușă groasă de realitate într-o lume de legendă.

## Un clipper al mileniului III

Am decis să începem seria noastră cu *Cisne Branco*, navașcoală cu vele a Marinei Militare a Braziliei. Nu întâmplător deoarece este unul dintre cele mai noi veliere școală și care își sărbătorește chiar în aceste zile, pe 4 februarie, 10 ani de când a fost recepționată. Construcția navei a început în anul 1998 și s-a bazat pe proiectul vechilor clipper de la sfârșitul secolului al XIX-lea. Este nava soră, adică copia aproape identică (diferă doar culoarea corpului și alte câteva detalii) a navei olandeze *Stad Amsterdam*, având același proiect, același șantier de construcție din Olanda. Cu alte cuvinte construcția navei *Stad Amsterdam* a oferit statului brazilian oportunitatea de a se dota cu un formidabil mijloc de formare și de promovare profitând de planurile și tehnologiile șantierului Damen Oranjewerf din Amsterdam. Timpul în care a fost construită este unul record: un an și trei luni, tocmai pentru a putea permite Braziliei să participe cu o navă cu vele la istorica

traversadă a Atlanticului la 500 de ani de la descoperire, care a fost și voiajul inaugural al navei, executat întocmai cum a făcut-o Pedro Alvares Cabral în 1500. Astfel costurile de achiziție au fost mai reduse fiind vorba de un proiect deja existent. Neoficial, se pare că suma plătită pentru achiziția navei a fost de zece milioane de dolari dar nu băgăm mâna în foc pentru credibilitatea informației. Este navașcoală cu vele (Navio-Veleiro, Nve, U 20, tocmai pentru a o deosebi de Navio-Escuela U 27 *Brasil*) a Marinei Militare a Braziliei, precizare necesară deoarece Brazilia mai dispune de o navă școală clasică, adică o navă militară utilizată în acest scop. Este, de asemenea, ca și în cazul *N.Ș. Mircea*, ambasadorul unei națiuni și povestea începe cu mai mult de un deceniu în urmă atunci când s-a hotărât construcția navei pentru a celebra 500 de ani de la descoperirea Braziliei. Unul din evenimentele principale ale manifestărilor a fost chiar intrarea în serviciu a navei. De cinci ani brazilienii căutau o navă reprezentativă, o navă cu care puteau fi văzuți și care să asigure suficiente facilități pentru antrenarea cadetilor. Marina Militară braziliană era familiarizată cu șantierul Damen și atunci când acesta a început construcția navei *Stad Amsterdam* brazilienii au fost foarte interesați și s-au simțit atrași de liniile și imaginea clipperului astfel încât au comandat și pentru ei o astfel de navă. Așa s-a născut *Cisne Branco* (Lebăda Albă)!

## Lebăda Albă

Numele navei vine de la un vers al cântecului „Cisne Branco” cunoscut și sub numele de „Cântecul marinarului”. Din perspectivă heraldică lebăda simbolizează o traversare fericită și bun augur. Este a treia navă care poartă acest nume în Marina Militară după două veliere mai mici.

Scopul principal pentru care a fost construit *Cisne Branco* a fost acela de a dezvolta și promova tradițiile navale braziliene. În consecință ia parte în mod regulat la cele mai importante evenimente nautice din țară și din străinătate unde reprezintă Marina Militară braziliană. A fost lansată la apă pe data de 4 august 1999 la Amsterdam și intrată în serviciu în Marina militară braziliană, oficial și



Foto: CISNE BRANCO



Foto: CISNE BRANCO



Foto: CISNE BRANCO

simbolic, pe data de 9 martie 2000 pe râul Tejo în Portugalia la ceremonia oficială de lansare a Regatei Internaționale Comemorative la 500 de ani de la descoperirea Braziliei, adică exact în aceeași zi și loc din care Pedro Alvares Cabral pleca cu escadra sa pentru a descoperi Brazilia la 22 aprilie 1500.

*Cisne Branco* este o navă tip barc cu trei catarge, cu vele pătrate pe artimon (un total de 32 de vele însumând o suprafață de 2195 de metri pătrați, vele care pot fi întinse în aproximativ trei ore). Caracteristicile principale ale navei sunt: 76 de metri lungime, 10,5 metri lățime, 4,80 metri pescaj, 1038 de tone deplasament, 46,40 metri înălțimea arborelui mare, 17,5 noduri viteză maximă cu vele, 11 noduri viteză maximă cu motor (un motor diesel de 1001 CP la 1800 rpm) și un echipaj de 10 ofițeri, 41 echipaj și 31 de cadeți. Comandantul navei are gradul de comandor (în marina braziliană Capitão-de-mar-e-Guerra) și în 2008 era Flavio Soares Ferreira. Fiind construită la începutul mileniului dispune în mod firesc de cele mai noi tehnologii de navigație și echipamente de siguranță și, lucru deloc de neglijat, este și extrem de confortabilă pentru întreg echipajul. Salonul navei, aflat la mijlocul și pe toată lățimea navei, este pur și simplu fabulos (și holul de la intrare), mai rar întâlnit pe un astfel de velier și identic aproape cu cel de pe nava soră *Stad Amsterdam*.

Surprinzător poate, la prova navei nu se află nici un galion ci doar stema Marinei Militare a Braziliei lucru care necesită câteva informații. Încă de la începuturile republicii, navele marinei militare aveau această stemă la prova care este de fapt unul din elementele care intră în componența stemei naționale. Stema, de formă rotundă, este așezată pe un câmp albastru stelar și conține cinci stele așezate în forma constelației Steaua Sudului încadrate la exterior de un cordon format din 27 de stele reprezentând statele și districtele federale (Brazilia este un stat federativ). Interesant este și simbolismul steagului național al Braziliei: verdele reprezintă pădurile tropicale, romburi galbene soarele și minele de aur, sfera albastră este firmamentul cu constelația Steaua Sudului iar fiecare stea reprezintă un stat sau un district federal, dunga



albă de pe sferă reprezintă Amazonul pe care este inscripționat textul „Ordine și progres”. Brazilia deține 8500 de kilometri de litoral și 187.000 de kilometri pătrați de ape teritoriale. În consecință are și forțe navale pe măsură, semnificative, poate nu dotate cu ultimele tehnologii, dar cu toate componentele unei marine moderne și numeroase: portavioane, aviație navală, submarine, nave de debarcare, infanterie marină, etc. (cei interesați pot arunca o privire pe [www.mar.mil.br](http://www.mar.mil.br)).

doar pentru reprezentare, pe traseul Insulele Capului Verde – Lisabona – Kiel – Rouen – Brest - Liverpool (de unde s-a dat startul în Tall Ship Race 2008) - Portsmouth (Royal Navy Day) – Maloy – Bergen - Den Helder – Brementhaven - Las Palmas - Insulele Capului Verde – Maceió - Rio. În 2007 a fost în Statele Unite pe itinerariul San Juan (Puerto Rico) – Charleston -Norfolk - Cheesapeake Bay – Baltimore – Boston – Newport - Rhode Island, în 2005 a fost anul Braziliei în Franța iar nava a fost prezentă la Cherbourg, Rouen și Toulon. Într-o

la urmă este ambasadorul Braziliei iar muzica braziliană este una din cele mai cunoscute și prizate. În 2008 cei cinci instrumentiști erau de la infanteria marină. La *N.Ș.Mircea* ar putea să fie de oriunde numai să fie (deși credem că patru instrumentiști de la Muzica Reprezentativă a Forțelor Navale Române s-ar descurca onorabil).

Portul de ataș al navei este Rio de Janeiro și la începutul lunii februarie anul curent a participat, cum altfel, la „Grandes Veleiros Rio 2010 – Velas Sudamerica”, un eveniment nautic în care s-au întâlnit veliere din nouă



Foto: CISNE BRANCO



Foto: CISNE BRANCO



Foto: CISNE BRANCO

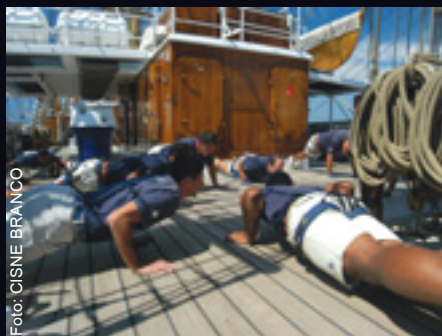


Foto: CISNE BRANCO



Foto: CISNE BRANCO

## 15.000 de vizitatori pe zi!

În marșurile de instrucție și reprezentare sunt vizitate atât porturi naționale cât și internaționale. De exemplu în voiajul de anul trecut (încheiat pe 28 octombrie, după 108,5 zile pe mare și 18231 de mile parcurse, cinci mari evenimente nautice, două regate și 79456 de vizitatori la bord) a vizitat cinci porturi naționale și 12 porturi străine. În 2008 nava a părăsit Rio pe 26 aprilie și a revenit după 22000 de mile pe data de 16 octombrie. A fost un marș împărțit în două: în porturile naționale cu cadeți la bord (Salvador și Natao, state braziliene) și în Europa,

discuție agreabilă cu căpitanul (medic) André Feisó purtată chiar în salonul navei la Brest în anul 2008 am aflat care este și recordul de vizitatori la bord într-o singură zi: 15000 la Baltimore în anul 2006 sau 9000 la Newport fără muzică la bord. Despre ce este vorba? În aproape toate marșurile de reprezentare la bord se ambarcă și o formație de muzicieni de regulă 5-7 oameni care cântă live muzică braziliană, și nu numai, pentru vizitatori dar și la intrarea în porturi de exemplu. Rețeta este una de succes și constituie punctul de atracție garantat al oricărei escale surclasând de departe celelalte veliere prezente dar fără a transforma totul într-un kitsch. Până

țări din America și Europa (pentru cunoscători este vorba de *Cisne Branco* (Brazilia), *Capitan Miranda* (Uruguay), *Cuauhtemoc* (Mexic), *Libertad* (Argentina), *Esmeralda* (Chile), *Simon Bolivar* (Venezuela), *Gloria* (Columbia), *Guayas* (Ecuador), *Juan Sebastian Elcano* (Spania). Probabil dacă nu ar fi plecat chiar în luna ianuarie într-un voiaj în jurul lumii ar fi fost prezent și *Sagres II* velierul școală al Portugaliei. Cu regret vă informăm aici că și *N.Ș.Mircea* a fost invitată încă din anul 2007 să participe la Velas Sudamerica 2010 dar distanța, durata, bugetul și criza, alături de alți factori, au făcut ca velierul nostru să nu ajungă acolo. Ar fi fost prea frumos. ■

Foto: Ștefan Ciocan

# CHIUL LUI NELSON

## Comandor dr. Marian MOȘNEAGU Serviciul Istoric al Armatei

În „Abecedarul marinarului (manual de inițiere marinărească)”, lucrare apărută în anul 1939 la Imprimeria Națională București, locotenentii Călin Eugeniu Botez, fiul cunoscutului scriitor marinar Jean Bart și Constantin Copaciu, viitorul hidrograf de renume internațional, atribuie tradiția buclei, adoptată ca simbol al gradelor marinărești în multe dintre marile lumii, incidentului căruia i-a căzut victimă amiralul Horatio Nelson (1758-1805): „În momentul morții sale, în bătălia victorioasă de la Trafalgar, un colac de scamă din pansamentul ce-i acoperea rana s-a prins pe mânăca deasupra treselor. Marinarii englezi au adoptat tresa cu ochi spre a proslăvi memoria marelui lor șef” („Gradele militare”, pp. 286-287). Această versiune a fost contrazisă, la 25 iulie 2007, de specialiștii Muzeului Național Maritim din Greenwich-Marea Britanie, la vernisajul expoziției „Sailor Chic - Fashion's Love Affair with the Sea” (Șic marinăresc - Povestea de dragoste a modei cu marea), în cadrul căreia au fost evidențiate caracteristicile uniformelor de marină care au influențat, în diverse perioade, moda civilă.

În pas cu tendințele modei, și în evoluția uniformelor militare au existat influențe foarte bine conturate, care au definit anumite epoci. Deloc surprinzător, uniforma de marină este cea mai longevivă și a cunoscut, după modelul britanic, o răspândire universală și o adoptare fidelă, cu foarte puține inserții naționale: bluza cu guler amplu și bereta cu panglici, bicornul și fracul ori redingota în veacul al XIX-lea, sacoul alb sau bleumarin, în funcție de sezon, și cascheta în secolul al XX-lea. Chiar și specificarea gradelor ofițerilor prin galoane orizontale plasate deasupra manșetei, cel de deasupra formând o buclă eronat denumită „ochiul lui Nelson”, își revendică sorginea tot din Marina Regală.

Deși am fost obișnuiți să asociem denumirea tradițională a acestui ornament, adoptat în Marina Română din 1870, cu notorietatea întreprinderii amiral englez, accesoriul propriu-zis a fost introdus pentru prima dată în Marina Regală britanică în anul 1860, pentru a-i diferenția pe ofițerii Marinei de Război de cei ai Marinei Civile. În tradiția britanică, acest detaliu era numit „ochiul lui Elliot”, „Elliot's Eye” de la numele unui oarecare căpitan Elliot din Royal Navy, rănit la braț într-o bătălie din vremea Războiului Crimeii, care și-a făcut o eșarfă dintr-un galon de grad, legată pe după gât pentru a-i susține brațul. Altă versiune susține că denumirea provine de la numele „Onorabilului” William Elliot, membru al Amiralității britanice, pe la 1800-1801, care a inventat un nod marinăresc care, de altfel, îi poartă numele.

Cu excepția lucrării celor doi locotenenți, în niciun document oficial și nici în lucrări de

specialitate precum „Dicționar enciclopedic de marină” (Societatea Scriitorilor Militari, București, 2006) nu am întâlnit termenul „ochiul lui Nelson” referitor la bucla de la partea superioară a galoanelor de grad ale ofițerilor de marină.

De altfel, în perioada războaielor napoleoniene, ofițerii britanici de marină nu purtau însemne de grad cu acest simbol, el apărând abia pe la mijlocul secolului al XIX-lea. Este posibil ca termenul să fi pătruns în folclorul marinăresc tocmai pentru a face legătura cu tradiția britanică, Royal Navy constituind vreme îndelungată reperul absolut în materie de profesionalism și performanță marinărească.

Majoritatea marinelor militare ale țărilor membre NATO folosesc acest element de uniformologie de inspirație britanică: Belgia, Danemarca, Estonia, Grecia, Italia, Letonia, Norvegia, Olanda, Polonia, Portugalia, Spania, Turcia. Altele își păstrează propriile însemne tradiționale, respectiv o stelută plasată deasupra treselor de grad la forțele navale din Bulgaria, Germania și S.U.A., în timp ce Canada și Franța au doar trese orizontale, fără alt simbol deasupra.

## Tradiția galoanelor în Marina Română

Prin Înaltul Ordin de Zi nr. 615 din 1 iulie 1862, domnitorul Alexandru Ioan Cuza a aprobat ca gradele ofițerilor să se diferențieze prin trese orizontale aplicate în jurul manșetelor.

În anul 1870 a fost introdusă o nouă uniformă pentru uzul Corpului Flotei, închisă la două rânduri cu câte doi nasturi mici. Conform Cristian

Vlădescu, „Uniformele armatei române” (Editura Meridiane, București, 1977, p. 70), „Pentru distincțiile de grad, sublocotenentul purta un galon din fir auriu, cu un ochi deasupra, simbolizând colacul - care se va întâlni la toate gradele pe primul galon de sus -, locotenentul două galoane și căpitanul trei. Maiorul, ca toți ofițerii superiori, avea un galon din fir auriu-mat la baza galoanelor indicatoare de grad, lat de 14 mm și deasupra un galon îngust cu ochi”.

În conformitate cu Regulamentul adoptat prin Î.D. nr. 1778 din 11/23 noiembrie 1875, la manșetele ținute de serviciu ofițerii Flotei purtau tresese de grad, confecționate din galon de fir auriu, în țesătură „sărma”, în funcție de gradul ofițerului: de la unu la trei pentru ofițerii cu grade inferioare, patru pentru maior și cinci pentru locotenent-colonel, cel de la mijloc fiind din fir argintiu, pentru facilitarea identificării. Galonul superior forma la fiecare grad un ochi, al cărui diametru interior era de 10 mm.

În 1882, a fost modificată distincția gradelor ofițerilor de pe manșete, cei cu grade inferioare având de la unul la trei galoane, iar ofițerii cu grade superioare, în plus, galonul lor lat, adoptat

Căpitan, în ținută de ceremonie și sublocotenent în ținută de serviciu, din Corpul Flotei







Uniformă de locotenent de marină, model 1921, ținută de serviciu.



Uniformă de comandor de marină, model 1930, ținută de gală



Uniformă de locotenent de marină, model 1942



Căpitan din Marina Regală, ținută de serviciu de vară, 1942



Maiorul Ioan Murgescu din Corpul Flotilei în ținuta de campanie, de vară (iunie 1877)

pe toată armata, urmat de un galon îngust pentru maior, două pentru locotenent-colonel și trei pentru colonel – grad nou introdus în Marina Militară.

Prin legea de organizare adoptată în 1898, Marina Română a adoptat gradele uzitate în majoritatea flotelor străine: viceamiral (corespunzător gradului de general de divizie), contraamiral (general de brigadă), comandor (colonel), căpitan-comandor (locotenent-colonel), locotenent-comandor (maior), căpitan, locotenent, sublocotenent, inginer șef clasa I, inginer șef clasa a II-a, inginer clasa I, inginer clasa a II-a, inginer clasa a III-a, subinginer, mecanic șef, mecanic clasa I, mecanic clasa a II-a și mecanic clasa a III-a.

Prin reglementările privind uniformele Marinei Militare stabilite prin Înaltul Decret nr. 1802 din 12 mai 1903, nu au fost aduse modificări privind însemnele de grad ale ofițerilor de marină.

„Regulamentul uniformelor Marinei Militare”, adoptat prin Înaltul Decret nr. 2008 din 12 mai 1921, a generalizat portul însemnelor de grad de pe manșete. Acestea erau acum purtate la sacou (veston bleumarin închis, la două rânduri de nasturi), care a înlocuit redingota („gherocul”) la ținuta de serviciu, la bord. Însemnul de grad cu „ochi” era de acum purtat și la epoleții mantalei (sacoul, evident nu avea epoleți). Fracul și epoleții cu franjuri mai erau purtați doar la ținuta de ceremonie.

Ofițerii vor purta tunică scurtă, din postav sau șeviot albastru-marin, încheiată la două rânduri de câte patru nasturi de marină, cu guler răsfrânt. Mâncile sunt prevăzute cu manșete, încheindu-se cu doi nasturi mici de uniformă. Pe ambele mâneci, deasupra manșetei, la 10 cm distanță de marginea inferioară se aplica galonul gradului, numai pe partea din față a mâneci.

Pentru indicarea gradului, se foloseau galoanele țesute în zig-zag, cu adăugarea că ofițerii cu grade superioare purtau denumiri noi, și anume locotenent-comandor, căpitan-comandor și comandor. Galoanele erau aplicate pe panglică de mătase de culori diferite, și anume negru pentru ofițerii de marină, albastru de Prusia pentru ingineri, violet pentru mecanici și vișiniu pentru medici. Ochiul galoanelor rămânea liber, neaplicat pe panglică, ci direct pe manșetă.

În privința galoanelor, acestea erau un galon îngust de 8 mm, de fir, cu ochi, pentru sublocotenent, două galoane înguste, cel superior cu ochi, pentru locotenent, trei galoane înguste, cel superior cu ochi, pentru căpitan, un galon lat de 30 mm și unul îngust cu ochi pentru locotenent-comandor ș.a.m.d.

Contraamiralul purta un galon lat de 35 mm cu țesătură specială în frunze de stejar, un galon de aceeași țesătură de 16 mm lățime și un galon de sublocotenent cu ochi. Viceamiralul avea deasupra celor două galoane cu frunze de stejar, două galoane înguste cu ochi, iar amiralul trei. La ofițerii de administrație și la guarzii de marină, galoanele aveau aceeași țesătură, dar din fir argintiu.

„Regulamentul uniformelor Marinei de Război”, adoptat prin Decretul Regal nr. 3248 din 13 septembrie 1930, a păstrat neschimbate însemnele de grad de pe mâneci. Uniforma ofițerilor de marină consta din sacou confecționat din stofă bleumarin, încheiat la două rânduri de câte patru nasturi din metal galben, ornați cu semnul tradițional al Marinei – o ancoră surmontată de o coroană. Sacoul nu avea epoleți, însemnele de grad fiind aplicate pe manșete sub formă de galoane confecționate din fir auriu-mat, cusute pe panglici de mătase de culori diferite, în funcție de specialități: negru la ofițerii de marină, albastru de Prusia la ingineri, violet la mecanici, roșu-zinober la medici și verde la farmaciști. Se adaugă semnul de specialitate și pentru ofițeri, ca la trupă.

Epoleții cu semnul de grad cu „ochi”, erau acum purtați și la ținuta de vară, cu bluză din doc alb.

Amiralii purtau uniforme ca ale ofițerilor de marină, cu următoarele deosebiri: două rânduri de frunze de stejar pe cozorocul caschetei și revere din stofă albastră la manta. Comodorii purtau trese de comandor, însă aveau broderii similare amiralilor la cozoroc.

În 1934 s-a introdus facultativ haina de piele neagră pentru Marină, cu galoane aplicate pe manșete.

Prin Ordinul General nr. 4232 din 1 octombrie 1942, aprobat de ministrul subsecretar de stat al Marinei, viceamiralul adjutant Nicolae Păiș, au fost stabilite ținutele ofițerilor, maiștrilor, subofițerilor de marină și din Armata de uscat care făceau serviciu la Marină. În privința semnelor distinctive ale gradelor ofițerești, documentul preciza: *„Gradul ofițerilor se arată prin galoane purtate pe mânecă sau pe contra-epolete. Atât galonul de la mânecă, cât și cel de pe contra-epolete se aplică pe panglici de mătase ripsată, de culoare specială, pentru fiecare categorie de ofițeri.*

*Sublocotenentul poartă un galon îngust de fir de 10 mm cu ochi. Diametrul interior al ochiului este de 20 mm. Locotenentul are două galoane înguste de fir, cel superior prevăzut cu un ochi. Căpitanul are trei galoane înguste de fir, cel superior prevăzut cu un ochi. Locotenent-comandor, un galon lat de 25 mm și unul îngust de 10 mm cu ochi. Căpitan-comandor, un galon lat de 25 mm și unul îngust de 10 mm cu ochi. Comandorul, un galon lat și trei înguste, dintre care cel superior cu ochi.*

*Contraamiralul poartă un galon lat de 35 mm țesătură specială cu desen de frunză de stejar, al doilea galon de aceeași țesătură, dar numai de 16 mm lățime și apoi un galon de sublocotenent (cu ochi), de aceeași țesătură. Viceamiralii poartă deasupra celor două galoane de contraamirali un galon de locotenent (cu ochi) de aceeași țesătură. Amiralul poartă un galon lat de 35 mm de țesătură specială cu desen de frunză de stejar, al doilea galon lat de 20 mm de aceeași țesătură și un galon de căpitan (cu ochi) de aceeași țesătură.*

*Toate galoanele sunt flexibile, de fir de aur mat. Cele de ofițeri inferiori și superiori sunt țesute drept (model englezesc).*

*Ochiul și galoanele sunt aplicate pe panglică de mătase de culoare diferită, și anume: La ofițerii de Marină, galoanele sunt aplicate pe panglică de culoare neagră; la ingineri, galonul se aplică pe panglică de culoare albastru de Prusia; la mecanici, panglica este de culoare violetă. Doctorii pe catifea roșie. Intervalul între galoane este de 5 mm. La sublocotenenți, panglica depășește galonul cu câte 3 mm de o parte și de alta.”*

Prin Decretul nr. 18 din 28 aprilie 1948 pentru stabilirea uniformelor Armatei R.P.R., uniformele au fost modificate după modelul sovietic. La vestoanele ofițerilor de marină au fost aplicați epoleți după modelul armatei de uscat, iar însemnele gradelor de pe manșete au fost modificate, „ochiul” fiind înlocuit printr-o stea cu cinci colțuri (diametrul 20 mm), brodată cu fir auriu sau mătase galbenă. Astfel, prin Decizia Ministerială nr. 855 din 14 octombrie 1948, galoanele de la mâneca vestonului ofițerilor de marină s-au modificat astfel: *„aspirant – un galon de fir lat de 10 mm; locotenent – două galoane la 5 mm între ele; căpitan – trei galoane la 5 mm între ele; locotenent-comandor – un galon de fir lat de 25 mm și un galon de fir de 10 mm; căpitan-comandor – un galon și două înguste; comandor – un galon lat și trei înguste; contraamiral – un galon de fir cu broderii lat de 35 mm și un alt galon de fir brodat, lat de 10 mm; viceamiral – un galon lat și două înguste și amiral – un galon lat și trei înguste. Deasupra galoanelor, la mijloc, se așează câte o stea, brodată în fir de metal galben de următoarele dimensiuni: la ofițerii inferiori – 16 mm diametru, la ofițeri superiori – 20 mm și la amirali – 25 mm.”*

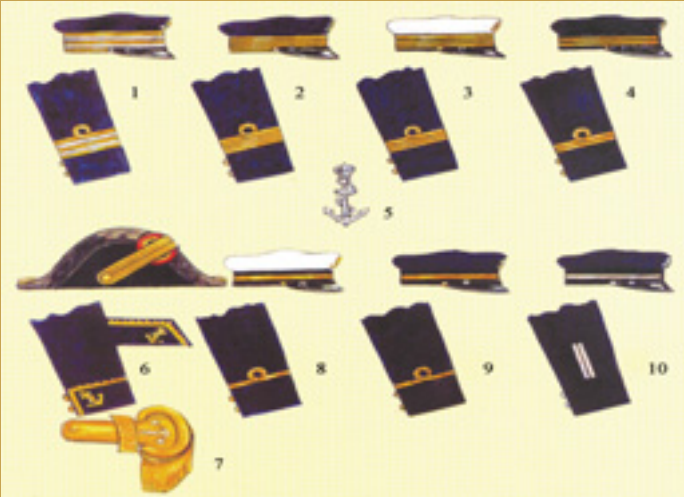
Aceste însemne de grad au fost păstrate și după sovietizarea completă a uniformelor ofițerilor de marină, prin adoptarea culorii negre (la caschetă, veston, pantalon, manta), după modelul tradițional în marina rusă/sovietică, în locul tradiționalei culori bleumarin-închis („civit”, „navy-blue” sau „bleumarin” în alte marine), utilizată de majoritatea flotelor lumii.

La 1 noiembrie 1950, denumirea gradelor în Marina Militară a fost modificată după modelul sovietic, respectiv: căpitan de rangul 1, 2 și 3 pentru comandor, căpitan-comandor și locotenent-comandor și căpitan pentru căpitan-locotenent. Noile semne distinctive aplicate pe mâneci erau constituite tot din galoane și stele, dar de alte dimensiuni și cu o altă dispunere. Astfel, sublocotenentul avea un galon de 12 mm lățime, locotenentul două astfel de galoane, locotenentul major trei galoane identice iar căpitanul-locotenent, patru galoane. La aceste grade, steaua avea diametrul de 22 mm. Căpitanul de rangul 3 avea un galon lat de 25 mm și un galon lat de 12 mm, căpitanul de rangul 2 un galon lat de 25 mm și două galoane de 12 mm iar căpitanul de rangul 1 un galon lat de 25 mm și trei galoane de 12 mm. Steaua ofițerilor cu grade superioare avea diametrul de 30 mm.

Contraamiralul avea un galon lat de 35 mm, unul de 25 mm și unul de 12 mm, viceamiralul un galon lat de 35 mm, unul de 25 mm și două de 12 mm iar amiralul – un galon lat de 35 mm, unul de 25 mm și trei de 12 mm.

Ca efect al procesului de destalinizare, în 1959 s-a revenit la culoarea tradițională bleumarin a uniformelor Marinei Române, dar însemnele de grad au rămas cele stabilite în 1948.

Pe fondul revenirii la simbolistica Armatei Române interbelice, prin Decretul nr. 68 din 5 martie 1980 s-a renunțat la steluța în cinci colțuri de deasupra galoanelor de grad ale ofițerilor de marină în favoarea galonului



1. Locotenent-colonel de flotilă, mica ținută. 2. Maior de flotilă, mica ținută. 3. căpitan de flotilă, mica ținută de vară. 4. locotenent de flotilă, mică ținută. 5. simbolul Flotilei de pe epoleți. 6. Locotenent de flotilă, mare ținută. 7. Epolet de locotenent de flotilă, mare ținută. 8. Sublocotenent de flotilă, mica ținută de vară. 9. Sublocotenent inginer de flotilă, mica ținută. Funcționar („amploaiat”) clasa I din flotilă.

tradițional cu „ochi”, reintroducându-se astfel acest însemn distinctiv universal. Până atunci, aceste galoane de mânecă erau purtate în paralel cu epoleții armatei de uscat.

## Gradele actuale

În baza Ordinului General nr. 40 din 29 septembrie 1990 s-a renunțat definitiv la epoleții de pe vestoanele ofițerilor de marină, singurele însemne de grad rămânând tresele de pe manșete, specifice Marinei Române interbelice.

Astfel, în conformitate cu „Regulamentul uniformelor militare din Armata României”, ediția 2009, publicat în „Monitorul Oficial al României”, Partea I, nr. 739 din 30 octombrie 2009, art. 79, *„Suportii cu însemne de grad pentru ofițerii confirmați în specialitatea marină, sunt confecționați din material textil de culoare neagră, cu trese/galoane din fir metalic aurit pentru veston, scurta cu misadă și guler, bluzon și trese/galoane de mătase galbenă pentru mantaua de ploaie, pulover și cămașă”.*

La art. 83 se specifică: *„Însemnele de grad cu fir metalic, pentru mâncile vestoanelor la cadrele militare confirmate în arma marină se aplică pe fața acestora, din cusătură în cusătură, pe material textile, sub formă dreptunghiulară, începând de la 8 cm de marginea de jos și se confecționează conform specificațiilor pentru fiecare categorie de personal”.*

Însemnele de grad cu fir metalic pentru mâncile vestoanelor la ofițerii cu grade de amirali sunt: pentru amiral, un galon cu lățimea de 35 mm, un galon cu lățimea de 25 mm și patru galoane cu lățimea de 12 mm; pentru viceamiral, un galon cu lățimea de 35 mm, un galon cu lățimea de 25 mm și trei galoane cu lățimea de 12 mm; pentru contraamiral, un galon cu lățimea de 35 mm, un galon cu lățimea de 25 mm și două galoane cu lățimea de 12 mm iar pentru contraamiral de flotilă, un galon cu lățimea de 35 mm, un galon cu lățimea de 25 mm și un galon cu lățimea de 12 mm.

Galonul cel mai de sus, în partea de mijloc este îndoit în formă de inel cu diametrul de 40 mm.

Însemnele de grad cu fir metalic, pentru mâncile vestoanelor la ofițeri sunt pentru comandor – un galon cu lățimea de 25 mm și trei galoane cu lățimea de 8 mm, căpitan-comandor – un galon cu lățimea de 25 mm și două galoane cu lățimea de 8 mm, locotenent-comandor – un galon cu lățimea de 25 mm și un galon cu lățimea de 8 mm, căpitan – trei galoane cu lățimea de 8 mm, locotenent – două galoane cu lățimea de 8 mm și aspirant – un galon cu lățimea d 8 mm. Galonul ce mai de sus, în partea de mijloc, este îndoit sub formă de inel cu diametrul de 30 mm.

Așadar, în Marina Română, dimensiunile „ochiului” au variat în funcție de moda militară a epocii și de lățimea tresei: interiorul cercului avea diametrul de 1 cm la 1875, de 2 cm la 1921 și de 3 cm, respectiv 4 cm pentru amirali în prezent, dispunerea „ochiului” fiind simetrică „în oglindă”, pentru cele două manșete ale vestonului.

Deși de influență britanică, „ochiul”/inelul de la însemnele de grad ale ofițerilor de marină a fost preluat și asimilat și de Marina Militară Română, fiind purtat din 1870, cu o scurtă întrerupere (1948-1980), până în zilele noastre. În prezent, acesta se identifică cu tradițiile Forțelor Navale Române și constituie un element de specificitate pentru gradele marinarilor români dar și de raliere la „moda” uniformelor altor marine din țări membre ale Alianței Nord-Atlantice. ■



1. Emblema de șapcă pentru ofițerii din Marina Regală. Trese de grad purtate pe mâneca sacoului, pentru: 2. Amiral de flotă (însemnul personal al regelui Mihai I, echivalentul gradului de mareșal din armata de uscat) 3. Amiral 4. Viceamiral 5. Contraamiral 6. Comandor 7. Căpitan-comandor 8. Locotenent-comandor 9. Căpitan 10. Locotenent 11. Aspirant.





## Olimpici la bordul navelor

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

Inspectoratul Școlar Județean Constanța a organizat, în perioada 31 ianuarie – 5 februarie, faza națională a Olimpiadei de Fizică, la care au participat peste 500 de elevi din toată țara. În cadrul campaniei de promovare a carierei militare în Forțele Navale, un grup de elevi olimpici de gimnaziu și liceu, a avut ocazia să viziteze în Portul militar Constanța, fregatele *Regina Maria*

și *Regele Ferdinand* și Nava Școală *Mircea*. Viața la bordul fregatelor a fost descoperită de elevi prin vizita în comanda navelor, în camera operațiilor, sau Ops Room cum mai este cunoscută și la careul ofițerilor, unde le-au fost prezentate informații despre misiunile navei, tehnica și armamentul de la bord.

Copiii nu au fost doar simpli privitori, și-au manifestat curiozitatea prin întrebări adresate membrilor din echipaj și s-au familiarizat cu ceea ce înseamnă să fii ofițer în

Forțele Navale. Mădălina Burci, din Constanța, deși este abia clasa a VIII-a știe ce își dorește și e convinsă că îl va urma pe tatăl său și va deveni într-o zi ofițer în Forțele Navale: „A fost o vizită foarte interesantă. Am aflat mai multe lucruri despre această fregată și mi-a plăcut foarte mult. Îmi plac navele și vroiam să aflu mai multe lucruri despre cum funcționează. M-am gândit la o carieră în Marina Militară, pentru că este un domeniu foarte interesant și îmi place. Cred că am moștenit această pasiune pentru

mare de la tatăl meu care este ofițer în Forțele Navale.”

După imortalizarea momentului într-o fotografie de grup, olimpicii au urcat la bordul Navei Școală *Mircea* unde au vizitat spațiile de cazare ale elevilor și studenților pe timpul marșurilor navei. La sfârșitul vizitei am adunat câteva impresii și am dorit să știm dacă olimpicii sunt interesați de o carieră în Forțele Navale. Petrișor Andrei, județul Bacău: „A fost frumos, pentru că nu toți avem ocazia să vedem asemenea lucruri și o dată în viață trebuie să le vezi. M-au impresionat tehnica, armamentul și radarele. Nu cred că voi alege o carieră militară, parcă e greu, e mai ușor la fizică decât aici. Sunt prea multe butoane, până le înveți pe toate, așa la fizică e mai ușor.” Răzvan Geo Antemie, județul Brașov: „Ar fi ceva plăcut să poți să ajuți țara în diferite condiții, dar nu m-am gândit la o carieră militară, cel puțin nu încă.” Mihai Radu Popescu, Constanța: „Eu sunt clasa a IX-a și m-am gândit la o carieră în Forțele Navale, însă sunt foarte pacifist de felul meu, dar pot să folosesc o carieră militară pentru a menține pacea.”

Vizita a continuat la Academia Navală „Mircea cel Bătrân”, unde elevilor le-a fost prezentată baza materială, laboratoarele, simulatoarele și sălile de curs. Având în vedere că una dintre probele eliminatorii la admiterea la academia navală este fizica, cu siguranță, pe unii dintre elevi îi vom reîntâlni ca studenți ai instituției de învățământ superior de marină și mai târziu ca ofițeri la bordul navelor militare sau civile. ■

Prezentarea bazei materiale  
a Academiei Navale „Mircea cel Bătrân” elevilor olimpici.



## Promovarea carierei prin concursuri de matematică

Contraamiral de flotilă (r)  
**Dan LEAHU**

Asociația Absolvenților Academiei Navale „Mircea cel Bătrân” (ALUMNI), a desfășurat, la finele anului trecut, un concurs de matematică și fizică cu elevii claselor a XI-a din colegiile militare liceale din țară, concomitent cu promovarea imaginii Academiei Navale în instituțiile respective de învățământ.

Câștigătorii concursului au fost premiați cu sume de bani oferite din fondul Asociației și suplimentate prin sponsorizarea făcută de doamna Marina Samoilă, fiica viceamiralului ing. Marcel Diaconescu, șeful promoției 1942 a Școlii de Ofițeri de Marină, Constanța, și șeful promoției 1940 a Liceului Militar de la Mănăstirea Dealu.

Au obținut premii astfel: Premiul I: elev caporal Vasile Tarcan – Colegiul Liceal Militar „Ștefan cel Mare” Câmpulung Moldovenesc; elev caporal Ana Grosu - Colegiul Liceal Militar „Dimitrie Cantemir” Breaza; elev caporal Sergiu Malutan, Colegiul Liceal Militar „Mihai Viteazu” Alba Iulia. Premiul al II-lea: elev caporal Mihai Coca, Colegiul Liceal Militar „Ștefan cel Mare”; elev caporal Marilena Ionescu, Colegiul Liceal Militar „Dimitrie Cantemir”; elev caporal Emil Curta, Colegiul Liceal Militar „Mihai Viteazu”; Premiul al III-lea: elev caporal Cezar Crețu, Colegiul Liceal Militar „Ștefan cel Mare”; elev caporal Beatrice-Ioana Ursache, Colegiul Liceal Militar „Dimitrie Cantemir”; elev caporal Andrei Talas, Colegiul Liceal Militar „Mihai Viteazu”.

Ocupanții primelor trei locuri de la fiecare Colegiu Liceal Militar au mai primit și o vacanță de șapte zile la mare, în vara anului 2010, organizată de Asociație cu sprijinul material al Statului Major al Forțelor Navale, Academia Navală „Mircea cel Bătrân”, Ligii Ofițerilor din Marina Militară, Clubului Amiralilor și



Contraamiralul de flotilă (r) Dan Leahu felicitând  
câștigătorii concursului de matematică.



Family Photo cu profesorii și câștigătorii  
concursului de matematică de la Colegiul Liceal Militar  
„Mihai Viteazu” Alba Iulia

Ligii Navale Române – filiala Constanța. Această acțiune n-ar fi avut succes fără sprijinul Catedrei de matematică din Academia Navală „Mircea cel Bătrân”, al comandanților și personalului catedrelor de matematică din Colegiile Liceale Militare și, nu în ultimul rând, fără sprijinul membrilor Asociației Absolvenților Academiei Navale „Mircea cel Bătrân” (ALUMNI), care s-au deplasat și au organizat activitățile la Colegiile Liceale Militare, contraamiralii de flotilă (r) Petrică Stoica, Valentin Botezatu și Dan Leahu.

Asociația Absolvenților Academiei Navale „Mircea cel Bătrân” (ALUMNI) va continua promovarea carierei în Forțele Navale prin sprijinul pe care-l va acorda organizării și desfășurării concursului de matematică „Viceamiral Grigore Martes”, concurs care se va adresa elevilor din liceele constănțene și va avea loc în primavara acestui an. ■

Vizita elevilor olimpici la bordul fregatei *Regele Ferdinand*.



Elevii olimpici pe puntea Navei Școală *Mircea*.





# 150 de ani de la înființarea Forțelor Navale Român (I)

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

Prin vot deschis, la 5 ianuarie 1859, Adunarea electivă l-a proclamat pe colonelul Alexandru Ioan Cuza „Domn stăpânitor Țării Moldovei”. După depunerea jurământului ca șef al statului, Mihail Kogălniceanu a rostit în numele plenului deputaților urarea de înscăunare, adresându-i-se cu apelativul „Măria Ta”. Printre pilduri venite din istoria neamului și sfaturi, a arătat și scopul: *„Alegându-te pre tine Domn în țara noastră, noi am vrut să arătăm lumii aceea ce toată țara dorește: la legi nouă, om nou.”* Urmând cu îndemnul: *„Fii, dar omul epoci; fă ca legea să înlocuiască arbitriul: fă ca legea să fie tare, iară Tu Măria Ta, ca Domn, fii bun, fii blând, fii bun mai ales pentru acei pentru care mai toți domnii trecuți au nepăsători sau răi.”*

Și i-a fost dat lui Vodă Cuza a fi domn peste Țara Moldovei și peste Țara Valahiei, fiind înconjurat de oameni cu vederi progresiste, oameni noi, Vasile și lancu Alcsandri, Mihail Kogălniceanu, Ion Ghica, Costache Negri, Dimitrie Ralet, Dumitru și Ion Brătianu, Lascăr Catargi ș.a. Ei și-au legat numele de „anul 1848, de Unirea cea mică (1859), fiind mulți dintre ei seniori ai independenței.

Și s-a arătat a fi om nou Cuza Vodă, dând legi noi nu numai pentru a crea un stat unitar decretând unitate a administrației, armatei, justiției etc., dar și legi pentru învățământ, cultură și artă.

Luăm spre exemplificare luna octombrie 1860, în care s-a creat Corpul Flotilei, prin unirea Flotilei moldovene cu cea valahă, despre care vom relata mai jos.

La Iași, în acea lună, s-au înființat: pe întâi, Conservatorul de muzică și declamațiune, iar pe 26 Universitatea, în prezența domnitorului, și Școala de Arte Frumoase și Pinacoteca.

S-au înființat unități noi în armele infanterie, cavalerie, artilerie, geniu, pompieri, și în servicii, procesul de unificare a armatei fiind un obiectiv primordial, primul pas a fost făcut chiar din anul 1859, prin Tabăra de la Florești.

La 6 Octombrie 1860, domnul fiind plecat din țară, la Constantinopol, generalul Ion Emanoil Florescu, care fusese numit în același an în fruntea nou înființatului Minister de Război, a dat Ordinul de Zi pe toată Oastea Română din Principate, ca întreaga flotilă de pe Dunăre să formeze un singur corp. Acesta era valabil până la definitivă organizare a Corpului Flotilei. Până atunci, conform ordinului porvizoriu erau numiți: comandantul superior al Corpului Flotilei, colonelul Nicolae Steriade, ajutorul său, căpitanul Constantin Petrescu, și comandanții principalelor puncte de pe Dunăre: Calafat, Giurgiu, Brăila, Galați, Ismail și Chilia.

La22octombrie,domnitorulAlexandru Ioan Cuza a aprobat raportul ministrului de Război, ce cuprindea cele amintite



mai sus, decretând Unirea definitivă a Flotilelor prin Înaltul Ordin de Zi nr.173. Drept urmare, Flotilele de pe întregul curs al Dunării erau unite definitiv într-un singur corp, avându-l pe colonelul Nicolae Steriade, comandant superior al întregului corp iar pe căpitanul Constantin Petrescu, ajutor al comandantului superior.

Astăzi, din păcate, numele domnitorului Alexandru Ioan Cuza, nu se mai regăsește în Forțele Navale și poate, o flotilă formată din nave cu nume regale va fi în măsură să-i poarte numele. ■

## 1 februarie - Ziua intendenței militare

Căpitan ing. **Cosmin OCHEȘEL**

Luni, 1 februarie, specialiștii din arma intendența au fost în sărbătoare. Primul document care consfințește apariția logisticii militare este Ordinul de Zi nr. 24 din 27 aprilie 1857, prin care se înființa o secție de intendență militară. A. I. Cuza a acordat atenția necesară armelor și serviciilor. Administrația, printre celelalte, a fost supusă transformărilor și perfecționarilor în concordanță cu misiunile generale ce reveneau armatei Principatelor Unite și de asemenea, sarcinilor specifice acesteia. În aceste condiții apare Decretul nr. 417 din 30 august 1860 prin care se unesc cele două administrații într-una singura sub ordinele Ministerului de război de la București. Un an mai târziu A. I. Cuza semnează „Înaltul Ordin de zi nr. 29 din februarie 1861“, care reprezintă actul de naștere al logisticii armatei române care putea să acopere nevoile de servicii ale personalului.

Astăzi, „logistica” este un concept frecvent utilizat în diverse medii și domenii de activitate, căpătând,după caz, multiple înțelesuri

sau semnificații. Cu atât mai mult la acest început de mileniu, logistica are conotații mult mai profunde. Și fiindcă prin specificul ei Baza Navală acoperă și aspectele de intendență din marină am fost prezenți să îi felicităm cu ocazia zilei armei lor pe intandanți. Maiorul Bogdan Căpraru, unul din puțini intandanți din Forțele Navale: *„Specificul Armei Intendență a fost de-a lungul timpului și este în*



Foto: Ștefan Ciocan

*continuare în principal asigurarea hrănirii și echipării efectivelor. Deși în istoria de 149 de ani a acestei arme, intendența s-a văzut nevoită, ca sarcini, să asigure carburanții și lubrifianții, materialele de stat major,*

*rechizite, furnituri de birou, materiale audio-vizuale, dar în continuare activitatea de bază constă în hrănire și echipare. Aș vrea să transmit pe această cale colegilor de armă din Forțele Navale multă sănătate pentru a avea putere de muncă, să ne strângem rândurile, să facem față sarcinilor în continuare așa cum am reușit și până acum.”*

Pe parcursul prezenței noastre la Baza Navală am aflat de la comandantul unității, contraamiralul de flotilă Virgil Dospinescu, care sunt prioritățile pentru acest an. *„Baza Navală se află în 2010 într-un proces de reorganizare care are drept scop eficientizarea activităților și totodată păstrarea oamenilor în cadrul unității pe funcțiile în care au cea mai bună competență. De asemenea, Baza Navală a preluat în acest an sarcini noi prin reorganizarea altor unități. Pentru acest an ne-am propus asigurarea*

*misiunilor internaționale, dar și naționale pentru unitățile din Forțele Navale, asigurarea în condiții de maximă siguranță a pazei depozitelor, precum și continuarea programului de andocări și mentenanță a navelor.”* ■

## Automobilisții militari în zi de sărbătoare

Luni, 1 martie, automobilisții militari au sărbătorit 93 de ani de la înfiintarea armei. Înaltul Decret nr. 245 al regelui Ferdinand I, a consemnat înființarea Regimentului de Tracțiune Automobilă, moment ce a marcat începutul procesului de reorganizare a formațiunilor de automobile din armata română.

Contribuția armei auto este esențială pentru îndeplinirea cu succes a misiunilor. Chiar dacă fondurile alocate sunt destul de limitate, competența oamenilor și devotamentul lor completează într-un mod fericit imaginea de ansamblu a acestei structuri. Am descoperit acest lucru la automobilisții militari din Batalionul de Sprijin al Forțelor Navale pe parcursul prezenței noastre la parcul cu tehnică militară, locul unde își desfășoară activitatea. Rutina de zi cu zi este întreruptă uneori de micile deficiențe pe care încearcă să le remedieze în timp util pentru a reuși să răspundă în timp util tuturor cerințelor.

Le dorim colegilor din arma auto, sănătate, împliniri, realizări pe plan personal și profesional, să le meargă toate mașinile și La mulți ani! (C.O.)



Foto: Ștefan Ciocan



## Cea mai longevivă unitate a Bazei Navale

Depozitul Mixt Murfatlar  
a împlinit 70 de aniCăpitan ing. **Cosmin OCHEȘEL**

Depozitul Mixt Murfatlar, aflat în subordinea Bazei Navale, a sărbătorit sâmbătă, 13 februarie, 70 de ani de existență. Acest moment aniversar a fost marcat prin organizarea în cadrul unității a unui ceremonial militar și religios. La activitate au luat parte locțiitorul șefului Direcției Personal și Mobilizare din cadrul Statului Major General, contraamiralul de flotilă Cătălin Dumistracel, șeful resurselor din Statul Major al Forțelor Navale, contraamiralul de flotilă Dan Popescu, comandantul Bazei Navale, contraamiralul de flotilă Virgil Dospinescu, cadre militare active și în rezervă, reprezentanți ai asociațiilor de marină și ai autorităților locale. Activitățile au început așa cum era firesc cu intonarea imnului de stat, urmat de slujba soborului de preoți și de mesajele adresate personalului unității.

Contraamiralul de flotilă Virgil Dospinescu, comandantului Bazei Navale: „De-a lungul existenței sale, Depozitul Mixt Murfatlar a cunoscut mai multe transformări și subordonări, în funcție de evoluția Armatei României, dar misiunea principală a rămas neschimbată: păstrarea în siguranță și întreținerea armamentului, munițiilor și materialelor de resortul marină și sprijin logistic pentru unitățile din Forțele Navale. Pe tot parcursul istoriei sale, personalul Depozitului Mixt Murfatlar a căutat în permanență soluțiile optime pentru a-și executa misiunea în cele mai bune condiții, indiferent de complexitate și greutate. Unitatea este din anul 2004 parte componentă a Bazei Navale, pilonul logistic al Forțelor Navale. Capacitatea mare de depozitare a unității a făcut ca



Contraamiralul Dan Popescu, Șeful Resurselor din SMFN, oferind unității, Emblema de Onoare a Forțelor

și volumul de muncă să fie considerabil, impunând un ritm de lucru intens. Media de vârstă a personalului unității este de aproximativ 35 de ani, jumătate din anii de existență ai Depozitului Mixt Murfatlar, prezentându-ne astfel un organism tânăr, alcătuit din oameni bine pregătiți, caracterizați prin flexibilitate și dăruire în căutarea soluțiilor cele mai bune pentru derularea activităților.”

La ceas aniversar unitatea a primit Emblema de onoare a Statului Major General și Emblema de onoare a Statului Major al Forțelor Navale. De asemenea, au fost acordate plachete aniversare, diplome și insigne aniversare. Pentru întreaga sa activitate în cadrul Depozitului 340 Mixt Murfatlar, maistrul militar principal Nicolae Macarov a primit o diplomă de excelență. Acesta își desfășoară activitatea din anul

1979, încadrând pe toată această perioadă funcția de gestionar materiale tehnice specifice de marină. Cum a fost acest moment pentru maistrul militar principal Nicolae Macarov? „E firesc să fiu fericit și emoționat la primirea acestei diplome pe care o consider o recunoaștere a activității mele de-a lungul anilor și sper să mai pot munci și în continuare în această unitate. Totuși aș vrea să remarc faptul că pe parcursul anilor lucrați aici evoluția acestei unități a fost un pic contradictorie, din punct de vedere al efectivului, acesta a scăzut cu cel puțin o treime, iar cantitatea de materiale vehiculate în unitate a crescut de zece ori, dar a trebuit să ne descurcăm și eu cred că ne-am descurcat până acum.”

Nu putem încheia fără a-i felicita și noi pe cei ce lucrează în cea mai veche unitate subordonată Bazei Navale dorindu-le „La mulți ani și multe împliniri!”.

SMEUL  
Tragicul sfârșit al torpiloruluiDr. **Andreea Atanasiu-Croitoru**  
Muzeul Marinei Române

Imediat după cucerirea independenței naționale s-a urmărit constant, în cadrul mai multor programe navale, mărirea parcului de nave de luptă. Astfel, ca urmare a *Legii de organizare a flotilei* din anul 1886, în cadrul celui de-al doilea program naval, s-au acordat noi credite pentru înzestrare. Toate acestea au făcut ca la 30 martie 1887, Ministerul de Război român să încheie, un contract cu „*Société anonyme de Forges et chantiers de la Méditerranée*” din Le Havre, pentru construcția a trei torpiloare clasa I. Numele alese pentru cele trei bastimente au fost publicate în „Monitorul Oficial” același an, la 14/26 iulie, *Smeul*, *Sborul* (sosite în țară la 6 octombrie) și *Năluca* (venit în țară la 22 octombrie).

Torpiloarele au fost repartizate Depozitului flotilei și Diviziei echipajelor flotilei unde au fost folosite pentru manevre și exerciții. Dar, la începutul primului război mondial, aceste nave au fost încadrate în Divizia Ușoară.

*Smeul* a fost folosit în misiuni de patrulare, ca navă de legătură între flota română și comandamentul rus dar a efectuat și trageri asupra pozițiilor inamice. Torpilorul s-a distins în luptă încă de la începutul anului 1916. La 30 septembrie, aflat sub comanda locotenentului Nicolae Gonta, *Smeul* îndeplinea misiunea de asigurare a protecției șalupelor *Flora* și *Irina* care aveau la remorcă un aparat de dragat mine în fața portului Sulina. Convoiul a fost atacat de un submarin german care a lansat o torpilă „în direcția navei noastre” – după cum relatea tânărul locotenent aflat la comandă – dar prezența de spirit a acestuia și a marinarilor de la bord a făcut ca torpila să nu își atingă ținta, executând o manevră rapidă de întoarcere. Mai mult decât de atât, *Smeul* s-a apropiat la mai puțin de 1.000 m de submarinul inamic și a reușit să-i avarieze acestuia periscopul și turela cu câteva proiectile bine țintite. Locotenentul Gonta nu a ezitat să scoată în evidență meritele marinarilor săi, în raportul înaintat după evenimente Apărării Maritime Sectorul II, în care spunea: „pe toată durata acțiunii, echipajul și-a păstrat calmul și sângele rece”. Nici aprecierea comandantului Marinei nu s-a lăsat așteptată, prin Ordin de zi acesta aducând mulțumiri echipajului și subliniind în mod deosebit curajul a doi sergenți, un caporal și patru soldați. După numai câteva săptămâni, la 10 octombrie 1916, *Smeul* a reușit dispersarea trupelor inamice care se întăreau la Tulcea făcând imposibilă gruparea acestora. Acest act de vitejie, coroborat cu reușita din 30 septembrie, ducea la decorarea celui ce avea să fie ultimul comandant al torpilorului, locotenentul Nicolae Gonta, cu Ordinul rus „Sf. Ana” cls a III-a, cu spade. Ulterior, a fost avansat la gradul de căpitan.

Războiul continua, iar torpilorul, odată cu retragerea flotei la Chilia, a fost atașat crucișătorului *Elisabeta* pentru a executa patrulări la gurile Dunării, concurând astfel la apărarea Sulinei.

La 2 aprilie 1917, în zi de Paști, avea să vină nenorocirea. Torpilorul *Smeul* care primise misiunea de a pleca la Chilia cu

materiale, corespondență, evacuați și de a transporta la Ismail, trei ofițeri francezi, care comandau trupele de infanterie de la Sulina, s-a scufundat la intrarea în canalul Stari-Stambul. Și-au pierdut viața mai mulți membri ai echipajului, șeful Pescăriilor Statului, precum și ofițerii francezi, iar mare parte din cei rămași în viață au avut nevoie de îngrijire de specialitate pentru a-și putea continua viața.

Deosebit de impresionantă este relatarea acelor momente de groază, făcută de comandorul Alexandru Dumitrescu, pe baza celor povestite de supraviețuitori ai tragediei. Redăm în continuare fără nici un alt comentariu, sfârșitul singurei nave pierdută în primul război mondial.

«Comandantul începuse involuntar să fredoneze: „În mormânt viață...” și nu se putea debarasa de melodia care îi sugera o tristă superstiție.”

„Era în ziua de Paști, 2 Aprilie 1917. Lumea venea dimineața cu lumânările aprinse dela biserică, evlavioasă, emoționată de cuvântarea preotului care se rugase pentru pace și pentru învierea Patriei. În ajun, pasagerul rus «Lia Mara», care făcea cursa Vâlcov-Sulina, lansase svonul că un submarin german s'ar fi văzut în apropiere.

Vremea începuse să se înrăutățească, vântul întărindu-se dinspre NE. Valurile începuseră să ia cu asalt uscatul, vârfulurile lor albindu-se de multă frământare. Comandantul torpilorului, bun cunoscător al mării, a propus amânarea plecării. Ofițerii francezi însă, nerăbdători și curajoși, dar și încăpățânați, decise a pleca în orice caz, motivând urgența prezentării la Ismail precum și căutarea submarinului, au dat să înțeleagă că Comandantul este un „fricos”, marea nefiind rea și că ei răspund de calitățile navei de construcție franceză.

Argumentele contrarii nefiind cotate decât ca „slăbiciune”, Căpitanul Gonta, ambiționându-se, molă parămele și puse pe drum. (...) În fața valurilor amenințătoare, Comandantul începuse involuntar să fredoneze: „În mormânt viață...” deși Cristos înviase fiind prima zi de Paști...și nu se putea debarasa de melodia care îi sugera o tristă superstiție. (...)

În momentul când trebuia să schimbe de drum ca să ia direcția canalului Stari-Stambul, după ce prova a fost angajată în apă, un val puternic, lateral, lovi nava, apoi altul și, până ce Comandantul să ordone cărma și să stopeze mașinile, torpilorul atingând apa cu catargul și coșul, scoțând un sgomot ca un bubuit de tun, urmat de huruituri, lovituri de ciocane și alunecări de lanțuri, s'a răsturnat cu chila în sus și tot ce nu era legat pe punte a fost aruncat în mare...(...)

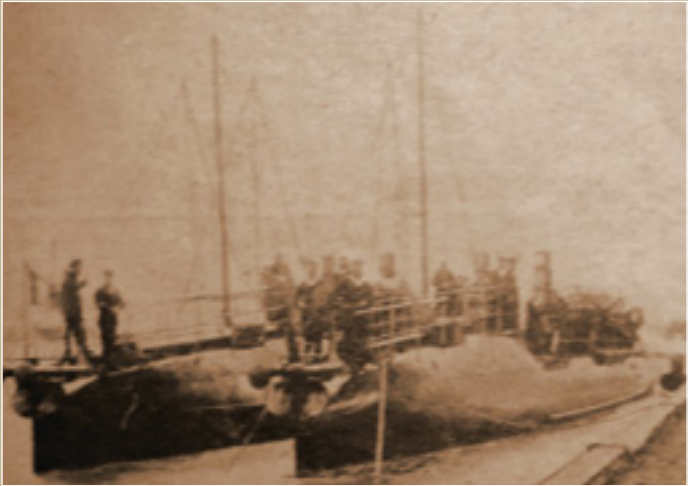
O parte din cei de pe punte, reveniți la suprafață, îngroziți și desnădăjduiți se agățau de grătare, lăzi și lemne. Pete roșii de sânge apăreau ici și colo de la cei loviți, pe cari i-a înghițit adâncul. (...)

Cei care știau să întoate, ajutându-se între ei, s'au apropiat după ce s'au desmeticit și s'au suit pe corpul navei, înclștându-se cu mâinile de chilă. Comandantul cu trei ofițeri francezi, un ofițer de rezervă, șeful Pescăriilor Statului și zece marinari



Torpilorul Smeul





Torpiloarele Smeul și Sborul

stăteau tăcuți, uzi și înficoșați, lipiți ca niște meduze de corpul rece al torpilorului, în mijlocul mării înfuriate.

Din lăuntrul navei, mecanicii, fochiștii și marinarii din cazarmă, răniți în momentul răsturnării, înspăimântați de carcerele din cari nu mai puteau eși, căci tambuchiurile nu se mai deschideau din cauza presiunii apei, strigau, băteau și ciocăneau în pereții de fier cu putere, cu pumnii, cu scaune, cu tot ce găseau la îndemână cerând ajutor. Cărbunii din focare, aburul și apa fierbinte din căldare, unde se spărseseră tuburile, îi opărise pe mulți iar gazele îi asfixiaseră (...) dar bătăile celor închiși în cea mai grozavă închisoare, slăbeau încet-încet și după o oră au încetat. Grozavă moarte !

Supraviețuitorii de pe chilă au trecut prin momente sfâșietoare pe cari nici o minte omenească nu le poate descrie nici închipui. (...) Nu se discuta nimic, toți erau disperați, fiecare se ruga și căuta să se menajeze ca să-și economisească puterea de rezistență. (...) Din când în când aluneca câte unul, luat de valuri (...) și se ducea cu gândul la cine știe ce colțișor de țară sau casă pârintească sau suflet iubit.

„La ce mai servesc banii ? (...) Na, bani, mare, îți plătesc răutatea și răsbunarea...”

Căpitanul francez Cariou (...) se descurajase (...) avea remușcări și striga mereu: „Eu sunt vinovat, lăsați-mă să mor”.

După o oră de chin le surăse o speranță. Un vapor rus a observat torpilorul și pe toți naufragiații, cari făceau semne disperate pentru a fi salvați. Dar, ce nenorocire ! Rușii au luat epava drept submarin german...și au fugit spre Sulina.

Căpitanul Cariou își reveni cu o încordare supraomenească și fixându-se bine călare pe chilă, ca valurile să nu-l deslipească, scoase din haină un pachet cu bancnote de 1.000 lei și începu nervos să arunce bucată cu bucată banii în mare strigând ieșit din fire: „La ce mai servesc banii ? Cu ei nu poți cumpăra totdeauna ce vrei...Acum nu mai au valoare...Na, bani, mare, îți plătesc răutatea și răsbunarea...” Și rând pe rând câțiva din marinarii curagioși, buni înotători, se aruncau în mare să culeagă hârtiile, ca apoi să revină cu greu pe epavă...Omul e tot om, în orice moment, când speranța nu-l părăsește.

(...) Căpitanul francez, complet epuizat, căzu în apă strigând: „Vive la France !”...ducându-se apoi la fund fără a mai reveni la suprafață...

Căpitanul Begouin (...) căzu și el luat de valuri, ca plumbul, strigând și el: „Vive la France et la Roumanie !”... Celălalt ofițer francez, Căpitanul Barbin, de la pupa alunecând, degetele fiindu-i înghețate, adăugă în cădere: „...vive le droit !”... și valul l-a înghițit fără nici o remușcare...

„Ce stupid ! Să te îneci tocmai când salvarea te-a dibuit...” Târziu, după câteva ore de supliciu, chin și dureri sufletești ale celor cari încă tot sperau, nava se afundase aproape complet, când un remorcher grec ce venea dela Odessa și-a dat seama că nu putea fi un submarin (...) Două bărci au fost trimise în ajutorul lor. Câțiva nerăbdători, s’au aruncat în apă înainte de ajunge bărcile lângă epavă și abia au mai putut fi găsiți din cauză că



Contraamiralul Vasile Scodrea în timpul operațiunilor pe Dunăre însoțit de ofițeri ruși și francezi

valurile îi ascundeau vederii... *Ce stupid ! Să te îneci tocmai când salvarea te-a dibuit... S'au imbarcat toți, deși cu mare greutate, comandantul, șeful Pescăriilor și zece soldați complet epuizați. Comandantul, care a fost smuls cu forța de pe epavă, refuza să fie salvat, spunâns că dorea să moară cu nava lui. Din cei salvați au murit pe drum șeful Pescăriilor Florian și câțiva soldați, iar celorlalți le-a trebuit tratament ca să fie reabilitați, deși mulți au rămas cu multe metehne în viață.*

În timp ce bărcile se depărtau, torpilorul s'a răsturnat încă o dată, cu vârfurile catargelor și coșul în sus, – și apoi s'a dus la fund, cu un gălgâit grozav, ca un ultim suspin, valurile înpreunându-se în acel loc și păstrând un moment de acalmie și tăcere.

Comandantul a supraviețuit după eveniment 15 ani și a murit de inimă. (...)”„Torpilor drag, pe tine trebuie să se clădească o tradiție marină...”»

Nu poate fi o încheiere mai frumoasă a acestei deosebit de triste istorisiri dacă nu tot cea aleasă de comandorul Alexandru Dumitrescu în rândurile pe care a ales să le lase posterității:

„Torpilorule Smeu ! Spune unde îți odihnește epava ? Ai murit în picioare și ești păzit de 20 soldați marinari eroi. Ești singura navă de războiu sacrificată zeului mării și prin tine s'a îmblânzit destinul... Torpilor drag, pe tine trebuie să se clădească o tradiție marină... Când te vom găsi, te vom ridica pe vârf de stânci, să fii monumentul eroilor din marină căzuți pentru apărarea Dobrogei, ca să fii simbol de eroism întru propășirea țării și expansiunea maritimă...”

## Torpilorul Smeul

|                                                     |
|-----------------------------------------------------|
|                                                     |
| Anul construcției – 1887-1888                       |
| Deplasament – 56 tone                               |
| Lungime – 36,25 m                                   |
| Lățime – 3,45 m                                     |
| Pescaj – 2,20 m                                     |
| Putere/Mașină – 2 cilindri de 578 CP                |
| Viteză – 21 Nd                                      |
| Echipaj – 20 persoane                               |
| Armament                                            |
| - 2 tunuri tip „Hotchkiss” de 37 mm, cu câte 5 țevi |
| - 1 șconдру port-torpilă                            |
| - tuburi lans-torpile                               |

**Comandanți:**

Căpitan Constantin Mănescu – 1889-1890

Căpitan Ion Coandă – 1890-1896

Căpitan Cezar Boerescu – 1896-1897

Căpitan Petre Demetriade – 1897-1916

Căpitan Nicolae Gonta – 1916-1917

## Căpitan-comandor Nicolae Gonta



Căpitanul Nicolae Gonta la postul de comandă

## Comandor Alexandru Dumitrescu

S-a născut în anul 1888 în satul

Bărănești din județul Ilfov, într-o familie de țărani clăcași. După absolvirea cursurilor elementare în satul natal, urmează la București, cursurile Liceului „Mihai Viteazul” și apoi pe cele ale Școlii de Artilerie Geniu și Marină. În anul 1909 promovează cu succes concursul de admitere în Școala Navală germană din Kiel, la absolvirea căreia, în anul 1913, obține gradul de sublocotenent. La sosirea în țară, participă cu acest grad la al doilea război balcanic, fiind decorat cu medalia „Avântul Țării”. În anul 1914 este repartizat la Divizia de Mare și înaintat la gradul de locotenent, iar în 1915 este repartizat la Grupul Port-Mine.

Odată cu izbucnirea războiului, în 1916, încadrat în Grupul Dragă-Mine, va lua parte mai întâi cu gradul de locotenent, apoi cu cel de căpitan, la acțiunile de la Turtucaia, Flămânda și Pătlăgeanca, în cadrul unei unități specializate în arme sub apă.

Dupărăzboi,căpitanulDumitrescu a fost trimis în Franța, la Toulon, pentru a se specializa în armele sub apă, absolvind cu deplin succes

Născut la Turnu Severin, a fost atras de marină încă din copilărie, atingându-și după ani de învățătură, în 1907, țelul de a deveni student al Academiei Navale din Livorno. După revenirea în țară, cu gradul de sublocotenent, își face ucenicia ca tânăr ofițer de marină, la bordul bricului *Mircea*. În anul 1913 este înaintat la gradul de locotenent și participă la al doilea război balcanic în Divizia de Dunăre, fiind ambarcat pe monitorul *Mihail Kogălniceanu*. La 1 septembrie 1913 revine pe bricul *Mircea* de unde va fi mutat în anul următor în Divizia de Dunăre, unde este numit comandant al torpilorului *Smeul*.

După scufundarea torpilorului *Smeul*, la 2 aprilie 1917, căpitanului Gonta i s-a încredințat comanda canonierei *Grivița*. Revoluția rusă din octombrie 1917, l-a surprins la bordul acesteia, care era sechestrată de sovietul marinarilor ruși, în portul Odessa. Printr-o acțiune temerară, căpitanul Nicolae Gonta a reușit să iasă cu nava din acest port, strecurându-se pe sub tunurile de coastă rusești. Ajungând la gurile Dunării, nava a intrat pe canalul Oceakov, dar aici a fost lovită de un remorcher și scufundată, fără a se înregistra victime omenești.

După război, Nicolae Gonta a trecut în marina civilă, comandând navele *Oltul* și *Milcovul* ale Societății Maritime Române la bordul cărora a făcut mai multe voaje în America de Nord și de Sud. A fost angajat apoi pentru scurt timp la Inspectoratul Porturilor, de unde s-a retras la Căpitănia portului Cernavodă. În acești ani de după război, a mai urcat în ierarhia militară, până la gradul de căpitan-comandor. S-a stins din viață în anul 1932.
■

## Comandor Alexandru Dumitrescu

S-a născut în anul 1888 în satul

Bărănești din județul Ilfov, într-o familie de țărani clăcași. După absolvirea cursurilor elementare în satul natal, urmează la București, cursurile Liceului „Mihai Viteazul” și apoi pe cele ale Școlii de Artilerie Geniu și Marină. În anul 1909 promovează cu succes concursul de admitere în Școala Navală germană din Kiel, la absolvirea căreia, în anul 1913, obține gradul de sublocotenent. La sosirea în țară, participă cu acest grad la al doilea război balcanic, fiind decorat cu medalia „Avântul Țării”. În anul 1914 este repartizat la Divizia de Mare și înaintat la gradul de locotenent, iar în 1915 este repartizat la Grupul Port-Mine.

Odată cu izbucnirea războiului,

în 1916, încadrat în Grupul Dragă-

Mine, va lua parte mai întâi cu gradul

de locotenent, apoi cu cel de căpitan,

la acțiunile de la Turtucaia, Flămânda

și Pătlăgeanca, în cadrul unei unități

specializate în arme sub apă.

Dupărăzboi,căpitanulDumitrescu

a fost trimis în Franța, la Toulon,

pentru a se specializa în armele

sub apă, absolvind cu deplin succes



a îndeplinit funcțiile de comandant al Apărării Fixe Maritime în 1938, comandant al Bazei Navale, șef de Stat Major al Forței Navale Maritime până în anul 1941, când a fost trecut pentru limită de vârstă în cadrele de rezervă ale marinei militare. S-a stins din viață în ianuarie 1981.
■



## Domnului profesor, cu dragoste

Omagiu domnului  
comandor Mihai Chiriță



Comandor dr. **Tiberiu CHODAN**  
Statul Major al Forțelor Navale

Când intri în casa modestă a comandorului în rezervă Mihai Chiriță, care a împlinit în august 2009, venerabila vârstă de 95 de ani, nu poți să nu îi dai dreptate doamnei dr. Mariana Păvăloiu, care începea articolul „Leon GHIKA – prințul marinar (I)”, publicat în nr. 3/2009 al revistei *Marina Română*, cu fraza: „*Sunt oameni care iubesc marina până la devoțiune, chiar dacă au fost obligați să o părăsească înainte de vreme, fără voia lor.*”

Constați din primul moment că, indubitabil, este și cazul cdor. (r) Mihai Chiriță. Intrăm într-o încăpere modestă în care remarci plin de admirație înainte de toate, ordinea care domnește, ținuta impecabilă (la costum cu cravată) în care domnul comandor ne primește, machetele de nave și tablourile de marină care împodobesc apartamentul și vorbesc de la sine despre sufletul omului din fața noastră. Îl revăd cu bucurie și admirație pe fostul „domn profesor de astronomie nautică” care „nu se dă bătut deloc” în fața sorții. Drept și mândru, vesel și senin, în pofida celor 95 de ani pe care-i poartă în spate, cu o clarviziune în gândire și o memorie remarcabile, domnul profesor se interesează din primele momente de vechea sa dragoste. Nu apucăm să deschidem gura, căci ni se pune prima întrebare: „*Ce mai este prin flotă ?*”.

Marcăm momentul pentru care am venit, cel de acordare a „Emblemei

de onoare a Statului Major General” cu ocazia împlinirii a 150 ani de la înființarea Statului Major General, dăm citire ordinului ministrului și urăm multă sănătate și toate cele bune domnului profesor. Domnul profesor ne întreabă ce mai știm despre prințul marinar Leon Ghika cu care a fost pe vremuri bun prieten.

Apoi bucuros, ca întotdeauna când se află în compania marinarilor, dornic să mai depene amintiri ne povestește momente din viața sa de profesor: „*Pe vremea când eram profesor de astronomie nautică, le povesteam elevilor o întâmplare, devenită legendă în marina britanică, care spune că prințul moștenitor, obligat prin tradiție să facă un stagiul de ambarcare, după măsurători cu sextantul la aștrii, a prezentat rezultatele comandantului. Acesta, după ce a verificat punctul calculat pe o hartă a oceanului Atlantic în care se naviga, s-a adresat prințului: «Alteța Voastră, trebuie să vă descoperiți, deoarece vă aflați în catedrala Notre Dame de la Paris.*”

Această istorioară făcea parte din prima lecție în care îi vrăjeam cu date despre sistemul solar, după spusa elevilor mai mari. Urma după aceea teoria cu formule trigonometrice, pentru calculul poziției navei pe mare: longitudinea și latitudinea, cu dificultăți și rezultate surpriză. Un elev al meu, care și-a publicat recent amintirile intitulate «*Marinarul*», scrie că îi sculam cu noaptea în cap, ca să asiste la răsăritul soarelui. Când orizontul era însă înnoțat, ei nu mai ieșeau pe punte

și mă lăsau singur, fredonând – după cum spune el – «*Panseluțe, albastrele*”.

Și domnul profesor continuă să ne uimească cu limepezimea memoriei sale: „*Pentru mine, care am împlinit 95 de ani, ca decan de vârstă al ofițerilor din Marina Militară, momente ca acesta sunt emoționante, fiind bucuros și fericit că vă mai pot vedea. Cariera mea militară și marinărească s-a bazat pe principiul, profesionalism, devotament și disciplină, cu sușuri și coborâșuri, însoțite de satisfacții sufletești și morale, ca rezultat al unor refuzuri. Când în noaptea de 1 septembrie 1944 am fost trezit din somn și dezarmat, după care mi s-a propus să rămân la navă, asigurându-mă că voi putea ajunge mare în marina sovietică, am refuzat, alegând calea prizonieratului. La părăsirea navei mi-a apărut în față deviza „ONOARE-PATRIE” înscrisă la puntea de comandă. Totul era pierdut, afară de onoare. («Ma dame, tout est perdu, sauf l'honneur» avea să scrie din captivitate regele Franței, Francisc I, mamei sale). Când în lagăr mi s-a propus să mă înscriu voluntar în divizia «Horia, Cloșca și Crișan» am refuzat, alăturându-mă celor 3000 de ofițeri și armatei de uscat, căzuți prizonieri la Cotul Donului, Stalingrad și în Crimeia (primii refuzaseră să se înscrie în divizia «Tudor Vladimirescu»). Am suportat o captivitate de aproape 4 ani, iar la sosirea în țară am fost dat afară din armată ca «reacționar și dușman al poporului». Când, după desconcentrarea din 1 septembrie 1955 am fost solicitat de către comandantul*

*marinei să-mi dau consimțământul pentru reactivare, am refuzat. «Florică, m-am îndulcit la viața civilă», i-am răspuns fostului meu soldat, ajuns mare șef. Când în 1976 mi s-a oferit funcția de inspector șef al navigației în Marina Comercială, am refuzat. Mi se punea condiția să mă fac membru de partid. Când în 1986 am primit vizita unui securist la domiciliu, care îmi cerea să semnez un angajament de informator, am refuzat.”*

Îl rugăm să ne spună de ce a refuzat avansarea la gradul onorific de amiral. Domnul profesor ne spune: „Cel maimândru sunt de momentul în care am obținut gradul de căpitan. Zilele acelea m-au marcat și mi-au rămas vii în memorie: în ziua de 27 august 1944, din ordine superioare, condusesem un grup de nave militare, fapt pentru care, mai ales că navele fluviale încercuite la Tulcea fuseseră părăsite de echipaje, am fost avansat ulterior la gradul de căpitan, în lipsă, pe când mă aflam în lagăr (1 decembrie 1944). Astăzi țin să elogiez comportamentul echipajului monitorului «Brătianu», care a dat dovadă de curaj și înțelepciune în acele momente tragice pentru Marina Română. M-am numărat printre cei care nu au acceptat să rămână la bordul navelor al căror tricolor fusese înlocuit cu pavilionul sovietic. Pe toți marinarii care au procedat așa, soldați, maiștri sau ofițeri de pretutindeni, de la Dunăre sau de la mare, i-am apreciat întotdeauna. Când, după Revoluția din decembrie 1989, Liga Navală Română m-a solicitat să-mi dau consimțământul pentru a fi avansat la gradul de amiral «onorific», am refuzat. Apoi, la Asociația Națională a Veteranilor de Război aveam să arăt motivul, în scris: «Nu-i de ajuns că soldatul meu de la monitor, Diaconu Florea, a fost



Comandorul (r) Mihai Chiriță și comandorul dr. Tiberiu Chodan

avansat la gradul de amiral? Atunci, ce amiral aș mai fi eu?”

Și domnul profesor adaugă plin de înțelepciune: „*am rămas cu satisfacția că timp de 42 de ani am lucrat numai în profesia pentru care mă pregătisem, ca proiectant în construcțiile navale la ICEPRONAV, ca instructor navomodelist în C.O.C. al A.V.S.A.P., ca profesor și ca instructor de navigație în Marina Comercială, pentru brevetarea personalului navigant. Pentru mine, învățământul a fost important. Viața trebuie trăită în liniște, în cumpătare și cu modestie. În rest, deșertăciunea deșertăciunilor, toate sunt deșertăciuni.*”

Profunzimea gândurilor domnului profesor îndeamnă la meditație. Ne reamintim pentru a nu știu câta oară că istoria „nu este scrisă” numai de „cei mari”. Cuvintele domnului profesor sunt istorie adevărată, care merită a fi cunoscută. Ce

mai poate fi spus după asemenea vorbe? Putem doar să mai adăugăm șoptit, plini de respect: „*Domnule comandor, noi după „cartea dumneavoastră” am învățat și încă mai învățăm. Vă mulțumim!*”.

În asemenea clipe îți dai seama, pentru a nu știu câta oară, că în lumea de azi, bulversată de zbuciumul continuu al luptei pentru existență, valorile pe care acești veterani venerabili le reprezintă, sunt de fapt punctele de sprijin, de referință pentru tânăra generație de azi și pentru cele de mâine. Și dacă cumva zbuciumul de care pomeneam te-a tulburat, te liniștești: realizezi dintr-o dată că cele patru puncte cardinale sunt la locul lor, citești drumul compas pe care navighezi, introduci corecția, redescoperi drumul adevărat corect și cu surplusul de încredere cu care ai fost girat, dai comanda la mașini, cu glas tunător și sigur: „Toată viteza înainte!” ■

## Onor la comandor!

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

În cea de-a 23-a zi a lui Făurar, anul 1921, pe malul Dunării, la Tulcea, s-a născut Elizel, spre bucuria părinților săi Eliza și Vasile Anghelescu. Și i-a fost menit să urmeze școli înalte, pentru a fi ofițer de marină, să lupte-n război și apoi să devină inginer și să construiască în porturi aiurea prin lume tot pentru marinari. Și la 89 de ani se află ancorat pe cheul Bahluiului în Iași. Aici ne-a primit ca o gazdă bună pe noi, cei veniți de la București Cdor (rtg) Mircea Caragea, Cdor (rtg) Romeo Hagiac, de la Constanța, studenta anul I FMM Mihaela Șipoteanu, iar de la „lașii marilor iubiri”, Oana Lazăr cu echipa domniei sale, ce poartă marca de seamă TVR Iași.

Și a fost o zi a amintirilor ca a felicitărilor de la prieteni știuți și neștiuți – Cdor. dr. Sorin Learschi, comandantul Flotei 56 Fregate - a darurilor.

Am fost mesager al Atestatului prin care: „Șeful Statului Major al Forțelor Navale dorind a răsplăti meritele domnului comandor în retragere Elizel Vasile Anghelescu, în semn de recunoștință pentru eroismul dovedit la bordul navelor militare în timpul celui de-al Doilea Război Mondial, precum și

pentru dragostea statornică purtată Forțelor Navale Române, conferă «Emblema de Onoare a Forțelor Navale.»”

Acordat în Iași la 23 februarie 2010

Șeful Statului Major al Forțelor Navale  
Contraamiral Dorin Dănilă. ■





# LEON GHIKA

## Prințul – marinar (V)

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

La sfârșitul verii lui 1934, elevii Școlii Navale au revenit în portul Constanța, la bordul navei omonime. Erau cu pielea argăsită de soare și apa sărată a mărilor străbătute, cu sacul burdușit de amintiri adunate de prin locurile văzute, cu pelicule foto ce aveau imprimate imagini de pe unde colindaseră, dar, mai ales, cu multe elemente de navigație „arătate pe viu” de un profesor cu puțin mai vârstnic decât ei, locotenentul Ioan Stoian.

Despre el, comandorul Leon Ghika își amintește: “Marinar adevărat, profesor cu har care, mai târziu, a scris „*Cursul de navigație costieră, estimată și atronomică*”(1942), manual pe care îl visa încă din 1934 . Un ardelean modest, de bună calitate, erudit, așa mi-a rămas în memorie. Avea o disponibilitate permanentă față de oricine ar fi fost interesat să afle despre nave, despre navigație.

Puntea navei-bază *Constanța* a fost cea pe care mi-am cunoscut colegii de la Navală, ea ne-a unit, rămânând prieteni între noi și numai moartea ne-a despărțit. Pe unii îi știam din Școala Pregătitoare de Ofițeri. Printre ei era Gheoghe (Gică) Iulius Măinescu. Un constănțean îndrăgostit de mare, de



Statul major S.H. Sept. 1937

corăbii și vapoare încă de pe când era elev la Liceul „Mircea cel Bătrân” din Constanța. Mi-a arătat caietele sale din acea vreme, printre notițe erau siluete de vapoare, vele sub vânt. Cele mai multe fotografii făcute în timpul școlii, poartă marca Gică Măinescu. Eu în viața mea zbuciumată, le-am pierdut pe multe dintre ele, dar am regăsit imagini dragi în albumul dăruit de fiica sa, Silvia, Muzeului Academiei Navale, după care am primit un CD. Gică era un coleg vesel, plin de simpatie, te fermeca de cum îl vedeai. Ne-am întâlnit după ce „am plecat” din Marină, în 1948, în București. Când vremurile s-au mai liniștit, ne vizitam, el fiind un bun matematician, a dat meditații fiicei mele, Manuela. Era atât de șarmant încât le-a fermecat deopotrivă atât pe soția, cât și pe fetele mele. A plecat de tânăr, amintirea lui ne este dragă.

Dar să revenim la anii de școală, în care toți visam și ne trăiam visul de a fi marinari. În vara anului 1935, după ce am terminat teoria anului întâi, am avut bucuria să trăim un nou marș, de data aceasta atingând nu numai Pireul, dar și Alexandria, Malta, Alger, Toulon, de unde am plecat la Nisa și Monaco, Siracuza, Neapole cu Pompei. Cea care ne-a purtat pe apele Mediteranei a fost tot nava-bază *Constanța*, care în drumul spre casă, ne-a mai arătat încă o dată frumusețile Bosforului. Era un septembrie cu cer înalt și albastru, cu mări liniștite.

Desigur, a urmat vacanța, așteptată de fiecare. Eu am plecat la Budești-

Ghika, revenind la sfârșit de octombrie în ultimul an de Școală Navală.

Am fost cea de-a XV-a promoție a Școlii Navale „Mircea”, o promoție relativ mică numeric, dar toți dornici de studiu. Înălțarea în grad a avut loc la Timișoara, unde ne-am adunat absolvenții tuturor Școlilor de Ofițeri din țară, în prezența Regelui Carol al II-lea, care aprecia foarte mult uniforma militară, mai ales pe cea de marină. Sărbătoarea a avut loc în ziua de 2 iulie, la Cercul Militar Timișoara. După aceea am revenit la Constanța și la bordul unei canoniere, am întreprins un scurt marș până la Salonic, în Egee.

Școala de Aplicație am făcut-o timp de doi ani, iar în practica din vara anului 1937 ca și cea din 1938, am fost ambarcați pe canoniere, efectuând măsurători hidrografice în zona Caliacra, Balcic, în folosul Serviciului Hidrografic.

Vara, când familia regală se afla la Balcic, făceam navă de gardă. Așa s-a întâmplat și în septembrie 1938, când Regele Carol al II-lea, ne-a invitat la masă, în Castelul Reginei Maria, fiind însoțit de generalul Racoviceanu. În timpul mesei, regele a toastat pentru cel mai bătrân militar, generalul Racoviceanu și pentru cel mai tânăr militar, adică eu, prezenți amândoi.

Și din acele vremi, amintirile mele din marină, atât de plăcute, sunt legate de camarazi, dar mai ales de Gică Măinescu și fotografiile sale.” ■

Olivia BUCIOACĂ

La 15 ianuarie, s-au împlinit 160 de ani de la nașterea poetului Mihai Eminescu. Cu această ocazie, Cercurile Militare ale Forțelor Navale au sărbătorit ziua lui Mihai Eminescu pe parcursul unei întregi săptămâni, în încercarea de a recrea universul poetic prin expuneri, dezbateri, simpozioane, expoziții de carte și pictură, recitaluri de poezii.

Cercul Militar Constanța a dedicat întâlnirea de lucru a Cenaclului literar „Mihail Sadoveanu”, din 15 ianuarie, aniversării zilei de naștere a poetului Mihai Eminescu, unde membrii cercului de artă dramatică al instituției de cultură, coordonat de domnul Aurel Lăzăroiu, au susținut un moment poetic. Astfel, întâlnirea s-a transformat într-un moment poetic dedicat creației eminesciene. S-au recitat poezii și s-au ascultat creațiile lui Eminescu care, de-a lungul vremii, au fost puse pe acordurile muzicii. La această întâlnire de suflet au participat col. (r.) Alexandru Birou cu ale sale „Fabule cu duh creștin” și „Dulcea Isabella”, creație a scriitorului Dominic Diamant. Au recitat Aurel Lăzăroiu, Aspasia Podaru și Costache Tudor, iar partea muzicală a fost susținută de grupul de copii „Mandolinata” condus de profesorul Ilie Belcin.

Și tot la Cercul Militar Constanța sfârșitul de săptămână a fost cu poezie și cântec, pentru că Studioul de Spectacole Speciale „Sonar” a prezentat, duminică, 17 ianuarie, spectacolul muzical-coregrafic sugestiv intitulat „Dacă nu ar fi iubire!...”, dedicat poetului Mihai Eminescu. A fost, de altfel, și primul spectacol din acest an al Studioului de Spectacole Speciale „Sonar”, iar sala de concerte a Cercului Militar Constanța s-a dovedit neîncăpătoare. Scenariu a fost gândit de Gigi Căpățână-Doinaru, coordonatorul proiectului „Sonar”, cel care a semnat și regia și a evoluat și ca



Sub egida Ligii Navale Române, filiala Constanța, pe 27 ianuarie, a avut loc, la Cercul Militar Constanța, lansarea lucrării „S.O.S. Pe drumul speranței”, scrisă de comandorul (r.) lect. univ. dr. Ioan Damaschin. „S.O.S. Pe drumul speranței” este o carte



actor. Spectacolul a debutat cu minirecitalul cantautorului Gigi Dumitrele, urmat de momentul poetic susținut de Maria Tâlván și Gigi Căpățână-Doinaru, „Astăzi ne despărțim” pe versurile lui Ștefan Augustin Doinaș. Sceneta în care au evoluat Ramona Coman și Aurel Lăzăroiu a înveselit atmosfera, iar declarația de dragoste făcută publicului de Aurel Lăzăroiu a prefațat un alt moment, un scurt fragment din piesa „Richard al III-lea”, de William Shakespeare, în interpretarea Mariei Tâlván (Lady Anne) și a lui Gigi Căpățână-Doinaru (Ducele de Gloucester). În tot acest timp, membrii „Sonar”, responsabili cu partea muzicală - Mariana Butnaru, Laurențiu Marinescu, Costel Botezatu și Walter Ghicolescu - au încântat publicul iubitor de muzică folk, iar trupa de dans „Shadow” a întregit spectacolul prin momente coregrafice. Invitatul special al spectacolului a fost cunoscutul anticar din Iași,



despre salvarea evreilor pe calea Dunării și a Mării Negre, între anii 1938 – 1944. Potrivit prof. univ. dr. Ion Coja, autorul nu neagă regimul discriminator, uneori exterminator de care au avut parte unii evrei în timpul celui de-al doilea Război Mondial, însă „aduce dovezi impecabil prezentate cum că acest regim de exterminare nu a fost aplicat în nici un caz evreilor din România”. „S.O.S. Pe drumul speranței” poate fi considerată și o carte-document care încearcă să pună capăt speculațiilor în legătură cu unul din cele mai controversate fenomene - emigrarea și salvarea evreilor din Europa. Comandorul (r.) dr. Ioan Damaschin: „Este o carte document care tratează un fenomen unic în Europa celui de-al doilea război mondial. În timp ce în estul Europei evreii erau împușcați și aruncați la gropile comune, România a fost singura țară din Europa care a facilitat emigrarea evreilor pe calea mării și a Dunării și în felul acesta a dat dovadă de un umanitarism deosebit. Au plecat aproape 50 de vapoare și au fost salvați aproximativ 30.000 de emigranți. Din păcate circa 1000 care erau ambarcați pe navele «Struma» și «Mekure» și-au pierdut viața, navele fiind scufundate de submarinele sovietice.”

„S.O.S. Pe drumul speranței” este printre puținele lucrări care tratează în mod exhaustiv fenomenul emigrării evreilor pe calea Dunării și mării în perioada celui de-al doilea război mondial. (O.B.)





**Ghidul timonierului de cart**, Iuliu-Augustin Sâncrăian, Europolis, Constanța, 2009, 219 p. și bibliografie. Lucrarea se adresează tinerilor care intenționează să-și însușească tainele profesiei de timonier, dar și studenților din instituțiile de învățământ de marină. Ea pleacă de la faptul că siguranța pe mare constituie preocuparea permanentă a IMO, armatorilor, a tuturor celor implicați în transportul maritim, aceasta concretizându-se în modernizarea tehnicii de navigație, dar și în perfecționarea pregătirii de specialitate a personalului navigant. Lucrarea are șapte capitole, care urmează tematica examenului pe care trebuie să-l susțină cel care dorește să devină timonier. **(M.E.)**

**Manevra tactică a navei în formația navală – proceduri și simulare**, Iuliu-Augustin Sâncrăian, Editura Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”, Constanța, 2009, 224 p. și bibliografie. Lucrarea se adresează ofițerilor ambarcați pe navele militare și celor care ocupă funcții în statele majore ale divizioanelor de nave. Ea prezintă de la simplu la complex, multe din manevrele și procedurile NATO, pe care le poate executa o navă militară în cadrul unor exerciții naționale și internaționale. Lucrarea este structurată pe opt capitole astfel: Simulatoare pentru manevra tactică a navei; Nava și formația navală; Ocuparea și menținerea locului în formație; Manevra formației pentru schimbarea drumului; Cercetarea navală; Proceduri NATO privind manevra navei; Responsabilitățile ofițerului de cart pe timpul marșului în formația navală; Coduri de semnalizare, drapele naționale. **(M.E.)**



**Yachting Pleasure**, nr. 48, decembrie 2009-februarie 2010. Un număr „întins” pe doi ani însă la fel de consistent. Găsim calendarul evenimentelor nautice, regate sau târguri, trecute sau viitoare (Genoa Boat Show, Boot Düsseldorf 2010, Marmaris Race Week dar și o invitație la Salonul Nautic Internațional București, 24-28 februarie 2010), „Dezertor din civilizație” – un amplu interviu cu Christian Țirțîrău cel care a abandonat societatea modernă pentru viața pe o barcă, „Yachtingul – o nouă abordare (Imaginează-ți o vacanță în care poți decide când și unde vrei să mergi, în ritmul tău propriu, în care te poți relaxa fără să fii deranjat de curioși; asta este lumea yachtingului), jurnale de călătorie și mai multe pagini cu evenimente din Forțele Navale Române în care au fost implicați și invitați veterani marinari, pagini realizate de dr.Mariana Păvăloiu și semnalate la vremea lor și în revista noastră. La rubrica Noutăți îl găsim și pe *Ady Gil*, justițiarul mărilor, „cel mai recent vas de protejare a oceanelor și de luptă împotriva vânătorii de balene al Sea Shepherd Conservation Society”. „...Însă aceste nave și harpoanele lor ascuțite (ale braconierilor, n.n.) „își vor găsi nașul” în „persoana” lui *Ady Gil* care îi va învăța o lecție despre aparițiile neașteptate și salvarea mamiferelor nevinovate. Silențios, eficient și cu capacitatea de a atinge o viteză de peste 50 de noduri, această piesă uimitoare de inginerie și design va stabili cu siguranță anumite reguli necesare pentru ca balenele să se poată bucura din nou de viață.” Din păcate la începutul lunii ianuarie *Ady Gil* a fost abordat și scufundat de o navă japoneză care vâna balene ceea ce demonstrează că este necesară o nouă abordare în lupta pentru salvarea acestor mamifere. **(B.D.)**



Precizări editoriale

Pentru o mai bună relaționare între dumneavoastră, cititorii revistei *Marina Română* și noi, Grupul Mass-Media al Forțelor Navale, așteptăm pe adresa redacției, str. Ștefăniță Vodă, nr.4, Constanța, sau pe adresele de e-mail, prezentate în caseta tehnică, articole însoțite de fotografii pentru a fi publicate în paginile revistei, fotografii pentru rubrica „Ochiul Flotei”, în format electronic (jpg. 300 dpi), sugestii despre conținutul emisiunilor radio și TV *Scutul Dobrogei*, despre rubricile revistei, astfel încât produsele GMMFN să corespundă cât mai bine nevoilor de informare a personalului Forțelor Navale Române. Fotografiile trebuie să fie însoțite de informații complete care să cuprindă numele tuturor celor identificabili, informații despre subiectul acțiunii, data și locul unde a fost făcută fotografia, precum și numele și prenumele, unitatea, celui care a realizat-o. **(M.E.)**



**Stimată Redacție,**  
Sunt locotenent-colonelul de aviație în rezervă Gheorghe Vezeteu, născut în comuna Budești-Ghika,

județul Neamț. Vă rog să primiți sincerele mele felicitări pentru grija pe care o acordați număr de număr revistei „Marina Română”. Eleganță, documentată, ea se adresează unei mase mari de cititori, atât civili cât și militari. Ori de câte ori am prilejul eu citesc revista cu interes și drag. Anul trecut, am aflat cu bucurie că *Boierul cel Tânăr*, așa cum i se spune, de aproape un veac în satul nostru, Excelenței Sale Prințul Leon Ghika, trăiește. Mai mult, a fost ofițer în Marina Regală Română.  
Vă mulțumesc! Așa am putut lua legătura telefonică cu Excelența Sa, am împărtășit amintiri, am evocat oameni ai satului. De asemenea, am putut să-i fac mici daruri legate de locul natal: fotografii actuale ale palatului Ghika-Budești, monografia localității și chiar un cuțit de vânătoare ce are peste un veac. L-am primit de la fostul administrator

al conacului Vasile Netu, care, la rândul lui, îl avea de la *Boierul cel Bătrân*. De sărbători, am dus în sat, împreună cu soția mea, Daniela Vezeteu, cele trei numere ale revistei „Marina Română”, în care s-a scris despre „Prințul marină Leon Ghika”, arătându-le consătenilor. Printre dâșii sunt mulți care și-l amintesc cu respect pe Boierul cel Tânăr, iar cei mai tineri suntem beneficiarii școlii ce a funcționat până-n anii trecuți în palat. Vă rog să primiți mulțumirile mele și ale budeștenilor mei pentru acest *restitutio*. Este mândria noastră de a-i fi consăteni și bucuria de a-l ști în viață!  
La început de an, vă rog să primiți urări de viață lungă, îmbelșugată și plină de succese! La mulți ani!  
Cu deosebită stimă și respect,  
**Locotenent-colonel(r)**  
**Gheorghe VEZETEU**

AMBARCAȚII (fantezie)

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

**Orizontal:** 1) Ambarcație – Ambarcație. 2) Cod marginal! – Leșire din pirogă! – A se răsti. 3) Ambarcație. 4) Ambarcații – Râu în Elveția – Rodate la pirogi! 5) Abreviație pentru „observație”– Ambarcație. 6) Măsură de un sfert de kilogram – În mahonă! 7) La bacuri! – Ambarcație. 8) Cap în Antarctica, la Oceanul Indian – Zăpadă – Ambarcație (la arabi). 9) Albii de la ... țară – Vai!(Trans.). 10) Fac parte din pături sociale privilegiate. 11) Siglă pentru „Comunitatea Economică Europeană” - Iaz.  
**Vertical:** 1) Ambarcație – Ambarcație. 2) Rămas bun! – Ambarcație. 3) Domnului (presc.) – Corabie veche. 4) Suire la cârmă! – Titel Barcagiu – Curs! 5) Pentru la provă! – Ambarcații. 6) Ambarcații – Vas la ... apă!?. 7) Golaș la sfârșit! – Ambarcație. 8) Lanț (prin Maramureș) – Un chiot – Incendiat. 9) Dă înapoi – Jocul din rigolă! – Localitate în Franța (Isere). 10) Greșeli – Inel de lanț la Cazane! – În cutere! 11) Ambarcație – Atacă în picaj.  
Dicționar: **GIG, ANN, DAU, IAI, DIAT.**  
**Ion BRINDEA**

**Rezolvarea careului din numărul trecut, NAVE PROPULSATE:**  
**Orizontal:** 1) CARBURANTI. 2) ZBAT - ETRAVA. 3) UL – PAR - SAC. 4) CRAN – CINURI. 5) OI – ESTUARE. 6) R – POLO – RI - S. 7) MAR – ARIU - ET. 8) OM – ZI - CIULI. 9) RAMA – VA - DIL. 10) ARI – CARMACE. 11) NAUTIL - OTET.  
**Vertical:** 1) CZ – CORMORAN. 2) ABURI – AMARA. 3) RALA – PR - MIU. 4) BT – NEO – ZA - T. 5) U – P – SLAI – CI. 6) REACTOR – VAL. 7) ATRIU - ICAR. 8) NR – NARUI – MO. 9) TASURI – UDAT. 10) IVARE – ELICE. 11) ACI - STILET.



# Ochiul Flotei



▲ 19 februarie 2010, fregata „Regele Ferdinand“, Marea Neagră.

La finalul exercițiului de boarding, căpitan-comandorul Mihai Panait, comandantul fregatei *Regele Ferdinand*, a mulțumit echipei de boarding a fregatei americane *John L. Hall* pentru activitățile desfășurate în comun.

Foto: Ștefan CIOCAN



◀ 17 februarie 2010, fregata „Mărășești“, Marea Neagră.

Cart de noapte în comandă, cu nava la ancoră. Pregătirea SGV-ilor se execută și în timpul carturilor în orice moment disponibil.

Foto: Bogdan DINU



◀ 26 ianuarie 2010, Constanța.

Peisaj hibernal la țărmul Mării Negre!

Foto: Ștefan CIOCAN



▲ 18 februarie 2010, fregata „Regele Ferdinand“, Marea Neagră.

Ședința de tragere a maiștrilor militari și SGV-lor pe puntea heliport a fregatei *Regele Ferdinand*.

Foto: Ștefan CIOCAN



▲ 17 februarie 2010, fregata „Mărășești“, Marea Neagră.

Mml Cristian Cișmașu, șeful de echipaj și comandant manevra prova, la încheierea exercițiului simulat LEADTHROUGH (navigație pe un șenal dragat în condiții de pericol de mine ancorate și de fund).

Foto: Bogdan DINU



► 22 februarie 2010, Școala de Aplicație a Forțelor Navale „Viceamiral Constantin Bălescu”.

Examen la finalul cursului de bază pentru ofițeri. În prim plan, aspirant ing. Raluca Radu.

Foto: Daniel OAIE



