

**150 ANI de la înființarea
FORTELOR NAVALE ROMÂNE**



MARINAROMÂNĂ

www.navy.ro

REVISTA FORTELOR NAVALE ROMÂNE

IULIE - SEPTEMBRIE

Anul XX Nr. 6 (144) 2010 • IULIE - SEPTEMBRIE



BLACKSEAFOR
sub comandă românească

Ochiul Flotei



▲ 30-31 august 2010, fregata *Regele Ferdinand*, Marea Neagră.
Instantaneu din Ops Room în timpul exercițiului de luptă antisubmarin desfășurat de fregata *Regele Ferdinand* (F221) în comun cu fregata *Göksu* (F497) din Turcia.

Foto: Ștefan Ciocan



▲ 3 iulie 2010, Portul Militar Constanța.
Aspect de la festivitatea organizată la aniversarea împlinirii a 30 de ani de la înființarea Divizionului Nave și Scafandri.

Foto: Mihai Egorov



◀ 15 august 2010,
Ziua Marinei Române,
Constanța.
FLARES lansate
de elicopterul Puma Naval
în cadrul exercițiului
„FNR 2010”.

Foto: Ștefan Ciocan



▶ 30-31 august 2010, Marea Neagră.
Verificarea tehnică a elicopterului IAR 330
Puma Naval nr. 140 pe puntea heliport
a fregatei *Regele Ferdinand* (F221) după zbor.

Foto: Ștefan Ciocan



Coperta 1: PHOTEX în timpul antrenamentului în comun pe mare între fregata *Regele Ferdinand* (F221) și fregata *Gökusu* (F497) din Turcia. (Foto: Ștefan CIOCAN)



Coperta 4: Instantaneu din timpul exercițiului de FAST ROPING în care au fost implicați scafandri de luptă GNFOȘ și elicopterul Puma Naval nr. 141. (Foto: Ștefan CIOCAN)

SUMAR

ȘTIRI DIN FLOTĂ 4

INTERVIUL REVISTEI Contraamiral dr. Aurel POPA Șeful Statului Major al Forțelor Navale 8

PAVILION NATO BREEZE/CERTEX 2010 10

COOPERARE REGIONALĂ BLACKSEAROR sub comandă românească 16

SECURITATE MARITIMĂ 20

INSTRUCȚIE 22

EVENIMENT 23

RESURSE Logistica – domeniu vital al Forțelor Navale 24

PSIHOLOGIE NAVALĂ 34

ADIO ARME 36

ALMA MATER 40

FOTOREPORTAJ 43

MAGAZIN 50

ANIVERSĂRILE MARINEI 56

POȘTA REDACȚIEI 61



FORȚELE NAVALE ROMÂNE

150 de ani de la înființare, 150 de ani de istorie națională

Aniversarea a 150 de ani de istorie a Forțelor Navale Române prilejuiește rememorări valorice și temporale, atât din perspectiva celor care s-au asociat direct cu această onorantă categorie de forțe armate, cât și din cea a celor care au admirat întotdeauna Marea și pe oamenii care o slujesc.

După întemeierea statului național român modern în anul 1859, în urma Unirii Principatelor Române, la 22 octombrie 1860, prin *Înaltul Ordin de Zi nr. 173*, domnitorul Alexandru Ioan Cuza a decretat unirea definitivă a flotilelor de pe întregul curs al Dunării într-un singur corp de armă - *Flotila Unică a Principatelor Unite*. Prin *Înaltul Decret nr. 376* din 16 martie 1867, Flotila a fost reorganizată în *Corpul Flotilei*. Ulterior, la 22 mai 1898, a fost emisă *Legea pentru organizarea Marinei Militare*. Prin *Decretul Regal nr. 4.063* din 15 decembrie 1931, Marina Militară și-a schimbat denumirea în *Marina Regală*. În perioada postbelică, în urma Ordinului M.Ap.N. nr. 510.919 din 5 ianuarie 1948 s-a revenit la denumirea de *Marina Militară*. Conform Ordinului General al M.Ap.N. nr. 24 din 30 august 1993, Comandamentul Marinei Militare a fost reorganizat în *Statul Major al Marinei Militare*, iar ulterior, în baza Ordinului M.Ap.N nr. MS-33 din 30 martie 2000, Statul Major al Marinei Militare și-a schimbat denumirea în *Statul Major al Forțelor Navale*.

Privind retrospectiv, data de 22 octombrie 1860 marchează afirmarea unei arme care și-a dovedit, ulterior, pe deplin utilitatea în sistemul de apărare națională, dar și în reprezentarea cu onoare a țării prin purtarea pavilionului României pe mărele și oceanele lumii. Putem aprecia că începutul organizării pe baze moderne a Marinei Militare Române se confundă și cu procesul de renaștere a Armatei naționale, proiect amplu care a oferit măsura capacității Marinei noastre chiar din primele confruntări cu un inamic real, în condiții de conflict, cu prilejul Războiului de



Căpitan-comandor conf. univ. dr.
Olimpiu Manuel GLODARENCO,
Directorul Muzeului Marinei Române

Independență din 1877-1878. Arc peste timp, după invitarea României în cadrul alianței Nord-Atlantice, în anul 2004 - o recunoaștere a rolului activ al țării noastre în cadrul sistemului de securitate a statelor democratice -, Forțele Navale au fost prima categorie de forțe complet profesionalizată din Armata României.

De-a lungul istoriei sale de 150 de ani, numeroase au fost momentele care au adus în prim-plan Marina Română. Evident, nu le putem menționa aici *in extenso*. Amintim doar câteva: scufundarea în timpul apurului război pentru obținerea Independenței de Stat a monitorului inamic *Podgorița* de către marinarii din bateria de mortiere „Independența”, comandați de maiorul Nicolae Dimitrescu-Maică, în acel moment comandant al Flotilei (octombrie 1877); reprezentarea autorităților române de către crucișătorul *Elisabeta* și bricul *Mircea* la serbările navale columbiene de la Genova, organizate în anul 1892 pentru a serba a 400-a aniversare a descoperirii Americii de către navigatorul genovez Cristofor Columb; atacul de la Rusciuk din

noaptea de 14/15 august 1916, prima acțiune de luptă împotriva inamicului la intrarea României în Marele Război al Reîntregirii Țării, executată cu succes de către marinarii de pe vedetele torpiloare; implicarea în desfășurarea Operațiunii „60.000” din primăvara anului 1944, cea mai mare operațiune navală din Marea Neagră din timpul celui de-Al Doilea Război Mondial, când Forțele Navale Române au reușit să evacueze din zona Crimeea și Sevastopol un număr însemnat de militari, cei mai mulți români și germani...

Marina Militară Română, componentă de bază a sistemului de apărare a României, s-a clădit, în timp, pe experiența acumulată, dar și pe jertfele marinarilor militari. În anii Războiului de Independență de la 1877-1878, 19 soldați marinari și-au adus prinosul lor de sânge în serviciul Țării. În cursul Marelui Război pentru Reîntregire din 1916-1918, Marina Română a pierdut 17 ofițeri, 19 maiștri și 353 de militari, iar în timpul celei de-a doua conflagrații mondiale 24 de ofițeri, 37 de maiștri, subofițeri și elevi marinari și 355 de militari în termen. Cinstire tuturor eroilor, știuți și neștiuți, care au onorat, cu prețul vieții, pavilionul național.

Intrând în conștiința națiunii, Ziua Marinei, serbată pe 15 august - odată cu marele praznic creștin al Adormirii Maicii Domnului, ocrotitoare a marinarilor -, a căpătat valențele unei adevărate sărbători naționale. O întreagă opinie publică admiră Marina, o stimează și are încredere în oamenii săi. La orizontul Mării, marinarii își onorează menirea și misiunile, acceptând deliberat depășirea limitei condiției umane: desprinderea de pasivitatea și confortul terestru în sprijinul unei împliniri unice, nu doar pentru sine, întrucât realizările celor care navigă pe ape și beneficiile pe care aceștia le aduc reprezintă încununările întregii comunități din care aceștia fac parte.

La ceas aniversar, urăm *Bun cart înainte!* tuturor marinarilor Țării și iubitorilor mării și marinei. ■



Foto: Mihai Egorov

Luni 16 august, generalul James Conway, Comandantul Corpului Infanteriei Marine al S.U.A. a efectuat o vizită la Statul Major al Forțelor Navale. În cadrul discuțiilor bilaterale dintre șeful Statului Major al Forțelor Navale, contraamiralul dr. Aurel Popa și generalul James Conway, au fost analizate aspecte ale cooperării dintre Forțele Navale Române și Corpul Infanteriștilor Marini din SUA, contribuția Armatei României în teatrele de operații din Irak și în prezent, din Afganistan și au fost identificate noi modalități de lucru în comun în cadrul unor exerciții bilaterale. De asemenea, în cadrul discuțiilor au fost prezentate structura și misiunile Batalionului de Infanterie Marină de la Babadag, organizarea și misiunile infanteriștilor marini din SUA, dar și lecțiile învățate în urma desfășurării exercițiului BLACK SEA ROTATIONAL FORCE 10, la care au participat infanteriștii marini români și americani. (M.E.)

Membrii Comisiei pentru apărare, ordine publică și siguranță națională din Senatul României, condusă de Teodor Meleșcanu a efectuat la sfârșitul lunii august, o vizită la Batalionul Infanterie Marină de la Babadag. În cadrul vizitei membrilor comisiei le-au fost prezentate structura, capabilitățile și dotarea unității. Nu au fost omise nici misiunile executate de unitate în teatrul de operații din Kosovo în perioada februarie 2008 – februarie 2009. La finalul vizitei, președintele comisiei, Teodor Meleșcanu a precizat că militarii Batalionului Infanterie Marină sunt bine pregătiți, au echipamente individuale moderne, dar că există neajunsuri la capitolul dotare militară, iar tehnica trebuie îmbunătățită. (O.B.)



Foto: Olivia Buciurea

Miercuri, 14 iulie, transmisioniștii militari au sărbătorit 137 de ani de la înființarea armelor. Acționând sub motto-ul „Informația circula, noi suntem calea”, transmisioniștii marinari de la Batalionul 110 Comunicații și Informatică sunt capabili să planifice și să conducă acțiunile forțelor din subordine în vederea îndeplinirii misiunilor specifice, să asigure comunicațiile pentru conducerea acțiunilor Forțelor Navale la pace, în situații de criză și la război, precum și să asigure comunicațiile pentru realizarea cooperării Forțelor Navale cu structuri ale altor categorii de forțe, sau elemente ale Sistemului Național de Apărare. După cum ne-a precizat comandantul unității, locotenent-colonelul Ionel Tiğănuș, această sărbătoare reprezintă totodată un moment al bilanțului unui efort de eficientizare a activităților printr-o mai bună pregătire și modernizare a tehnicii. Le dorim și noi colegilor noștri transmisioniști să își îndeplinească cu succes misiunile încredințate și să poată să păstreze același standard profesional ridicat cu care ne-au obișnuit. (C.O.)



Foto: Ștefan Ciocan

Vineri 17 septembrie, Academia Navală „Mircea cel Bătrân” a fost gazda întâlnirii promoției 1980 a Institutului Militar de Marină „Mircea cel Bătrân”, la 30 de ani de la absolvire. Au răspuns prezent la citirea catalogului, mai mult de jumătate din cei 124 de absolvenți ai Facultății de Marină Militară din acel an, secțiile navigație și Electromecanică navală. Fiecare din cei prezenți și-a prezentat realizările de la ultima întâlnire a promoției, a depănat amintiri din viața de student, a mulțumit profesorilor pentru sprijinul acordat în anii studenției și s-a bucurat de reîntâlnirea colegilor. La 30 de ani de la absolvire, viceamiralul (rtg) Ilie Ștefan, comandant al Institutului de Marină, în acea perioadă, a apreciat că promoția 1980 a fost una de elită, patru dintre absolvenți fiind amirali, trei dintre ei conducând în acest moment destinele Forțelor Navale Române, iar alții, trecuți în rezervă, sunt comandanți de cursă lungă. Nu au fost uitați nici colegii care au trecut în neființă, în memoria cărora a fost ținut un moment de reculegere. Programul întâlnirii promoției 1980 a continuat după momentul festiv de la Academia Navală „Mircea cel Bătrân”, cu alte momente de rememorare a anilor studenției. (M.E.)



Foto: Ștefan Ciocan



Foto: Ștefan Ciocan

După participarea, alături de fregata *Mărășești*, la exercițiul BREEZE CERTEX 2010, Gruparea Navală Permanentă de Luptă Împotriva Minelor a NATO, pe scurt SNMCMG-2, a efectuat o vizită între 28 și 31 iulie, în Portul Constanța. Din cadrul Grupării au făcut parte nava de comandament și sprijin logistic *Aliakmon* (Grecia) și navele de luptă împotriva minelor *Rimini* (Italia), *Amsara* (Turcia), *Segura* (Spania) și *Kallisto* (Grecia). Pe timpul escalei, la bordul navei *Aliakmon* a avut loc o conferință de presă susținută de comandantul Grupării, comandorul Georgios Pelekanakis, în care au fost prezentate misiunile și obiectivele SNMCMG-2. De asemenea, au avut loc vizite la Comandamentul Flotei și la autoritățile locale, membrii echipajelor navelor au participat la workshop-uri, la competiții sportive alături de militari români și au avut posibilitatea să viziteze principalele obiective turistice din Constanța. Pe 31 iulie, navele au părăsit Portul Constanța cu destinația Izmir (Turcia), ultima oprire din cadrul acestei activități. SNMCMG-2 a luat ființă în anul 1999 și face parte din Forța de Reacție a NATO, fiind coordonată de către Componenta Maritimă (CCMAR) a Comandamentului Întrunit NATO, din Napoli, Italia. (O.B.)

La Școala de Aplicație a Forțelor Navale „Viceamiral Constantin Bălescu” din Mangalia se desfășoară, între 1 septembrie 2010 și 4 martie 2011, cursul de bază pentru aspiranți, specialitatea punte/electromecanică, cu o durată de 26 de săptămâni. Scopul cursului este specializarea în armă și pregătirea pentru îndeplinirea atribuțiilor primei funcții din cariera militară a celor 35 de aspiranți absolvenți ai Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”, promoția 2010. Structura cursului include două module distincte, unul de pregătire militară generală și tactică cu durata de 7 săptămâni, și unul de pregătire de specialitate și metodică de 9 săptămâni dar și un stagiu de practică cu durata de 6 săptămâni. La final, după susținerea examenelor, aspiranții vor primi un certificat de absolvire/adeverință de participare și vor fi repartizați pe funcții în unitățile militare din Forțele Navale. (B.D.)



Foto: Ștefan Ciocan



**Contraamiralul de flotilă
dr. Cristea CUCOȘEL**

Contraamiralul de flotilă dr. Cristea Cucușel s-a născut la 5 decembrie 1957 în comuna Râșca, județul Suceava. După ce, în 1976, a absolvit liceul militar „Ștefan cel Mare” din Câmpulung Moldovenesc, a urmat, în perioada 1976-1980, cursurile Institutului de Marină „Mircea cel Bătrân” din Constanța. După absolvire, a îndeplinit funcția de comandant de vedetă și de comandant de secție de vedete torpiloare pe aripi portante în Divizionul 81 și apoi în Divizionul 22 vedete torpiloare pe aripi portante până în 1987. În perioada 1987-1989, a urmat Academia Militară, Facultatea de arme, pe care a absolvit-o cu diplomă de licență în științe militare. În anul 1989, a fost numit comandant de vedetă torpiloare mare în cadrul Divizionului 93 VTM și, din 1990 până în 1994, a îndeplinit funcția de șef de stat major în Divizionul 81 vedete torpiloare pe aripi portante. În perioada 1994-1995, și-a completat pregătirea profesională urmând un curs intensiv de perfecționare în terminologie militară germană la Köln, RFG, și apoi, timp de un an, Academia de conducere a armatei RFG de la Hamburg. În 1996, a fost încadrat în Flota Maritimă de la Constanța, unde s-a ocupat de pregătirea pentru luptă până în 1998, când a fost promovat în Statul Major al Forțelor Navale, unde a lucrat în Biroul cercetare din Secția de informații militare până în 2001. După ce, în perioada 2001-2004, a fost șef secție operativă la CREO, în 2004 a fost numit șef al Secției comunicații și informatică din Statul Major al Forțelor Navale. La 1 mai 2006, a fost numit comandant (rector) al Academiei Navale „Mircea cel Bătrân” din Constanța, funcție pe care a îndeplinit-o până în anul 2007, când a devenit locțiitor șef resurse în Statul Major al Forțelor Navale. În anul 2008, a fost promovat locțiitor al șefului Direcției comunicații și informatică din Statul Major General și la 3 februarie 2009 a fost numit șef al acestei structuri. La 23 octombrie 2009, a fost avansat la gradul de contraamiral de flotilă. Începând cu data de 15 iulie 2010 a fost numit locțiitorul șefului Statului Major al Forțelor Navale. Contraamiralul de flotilă dr. Cristea Cucușel este căsătorit și are doi copii. Vorbește fluent limbile germană și engleză.



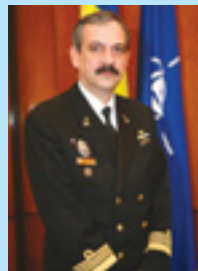
**Contraamiralul de flotilă
dr. Dan HĂULICĂ**

Contraamiralul de flotilă dr. Dan Hăulică s-a născut la 1 ianuarie 1961 în localitatea Podu-Turcului, județul Bacău. După absolvirea liceului militar „Ștefan cel Mare” din Câmpulung Moldovenesc, în anul 1979, a fost admis la Facultatea Electromecanică Navală din cadrul Institutului de Marină „Mircea cel Bătrân”, pe care a absolvit-o în anul 1983. Între anii 1983 și 2007, a îndeplinit funcții pe diferite trepte ale ierarhiei militare în unități din forțele navale (comandant unitate de luptă electromecanică pe navă, specialist electromecanic, șef serviciu tehnic, locțiitor tehnic și locțiitor pentru logistică la nivel unitate și mare unitate, ofițer specialist în secția reparații și exploatare nave din Statul Major al Forțelor Navale, director administrativ al Academiei Navale). În perioada 2007-2010 a fost Comandantul (Rectorul) Academiei Navale „Mircea cel Bătrân” din Constanța. Începând cu data de 15 iulie 2010 este comandantul Bazei Logistice Navale. A parcurs și absolvit cursurile de carieră și de nivel corespunzătoare gradelor și funcțiilor militare avute. Și-a perfecționat pregătirea militară și civilă superioară prin studii universitare și postuniversitare (masterat în inginerie economică, masterat în drept - dreptul afacerilor, doctorat - Cercetări privind perfecționarea managementului activității de transport maritim și fluvial în zona de litoral și Delta Dunării în abordare economică, ecologică și socială, curs postuniversitar de conducere în managementul resurselor). A absolvit Colegiul Național de Apărare, în promoția a XVIII-a. Vorbește bine limbile engleză și rusă. Este căsătorit și are două fiice.



**Comandorul
dr. Corneliu BOCAI**

Comandorul dr. Corneliu Bocai a absolvit Institutul de Marină „Mircea cel Bătrân”, din Constanța în 1981, Facultatea Navigație, Secția Militară. A început cariera militară pe funcția de comandant serviciu de luptă artilerie și armă sub apă la VTM 207, din Mangalia. Până în 1991, când promovează examenul de admitere la Academia de Înalte Studii Militare din Constanța, Facultatea Arme, specialitatea Marină, a mai îndeplinit funcțiile de ofițer secund la VTM, comandant VTM, ofițer secund Navă Purtătoare de Rachete. În 1994, după absolvirea Academiei, este numit Șeful Operațiilor la Divizionul 150 NPR, unde își desfășoară activitatea până în anul 1997, când este numit Șef de Stat Major la Divizionul 164 Nave Scafandri de Mare Adâncime, apoi din 1999 șef de Stat Major și locțiitor al comandantului Școlii de Maistri a Forțelor Navale. În anul 2000 a absolvit cursul postuniversitar în Conducerea marilor unități operative de marină. În anul 2004 a participat la marșul Navei școlăi „Mircea” în Canada și SUA, în funcția de șef de stat major al marșului. În același an, este încadrat în funcția de Șef Secție Doctrină și Standarde la Statul Major al Forțelor Navale, unde desfășoară o activitate laborioasă, pe linia elaborării doctrinelor, manualelor și pe linia acceptării și implementării standardelor în Forțele Navale. În perioada 2005 – 2008 a îndeplinit funcția de comandant al Divizionului 50 Corvete Mangalia. În perioada 2008 – 2009 a îndeplinit succesiv funcțiile de Șef Serviciu Operații la Comandamentul Flotei, Locțiitor al Șefului de Stat Major pentru instrucție la Comandamentul Flotei și Șef Serviciu Doctrină și Tradiții la Statul Major al Forțelor Navale. În anul 2009 participă la marșul de instrucție al Navei școlăi „Mircea”, Tall Ships Atlantic Challenge 2009, ca șef al marșului. Din 31 martie 2009 a îndeplinit funcția de Comandant al Centrului Radioelectronic și Observare „Callatis” iar începând cu data de 15 iulie 2010 a fost numit șef al Instrucției și Doctrinei la Statul Major al Forțelor Navale. Este căsătorit și are doi copii.



**Comandorul
dr. Alexandru MÎRȘU**

Comandorul dr. Alexandru Mîrșu s-a născut pe data de 17 iunie 1962 în Constanța, jud. Constanța. A absolvit, în 1984, Institutul de Marină „Mircea cel Bătrân”, Facultatea Navigație. După absolvirea Institutului de Marină, a activat în calitate de comandant unitate de luptă artilerie la Dragoarele de bază 13 și 14, comandant unitate de luptă arme sub apă la Vânătorul de submarine 33. După 1988, a îndeplinit funcția de specialist cu artileria în statul major al Divizionului de Vânătoare de submarine, șef birou operații și pregătire pentru luptă, apoi comandant al vânătorului 31 din Divizionul de Corvete de la Midia. După absolvirea, în 1999, a Facultății Interarme din cadrul Academiei de Înalte Studii Militare a fost numit comandant al Dragorului Maritim 29 și promovat, comandant al secției 1 Dragoare Maritime și ulterior șef de stat major al divizionului. În perioada 2000-2004 a urmat școala de ofițeri de comandă pentru lupta navală de suprafață (Newport, SUA), cursul „Dimensiunea maritimă a operațiilor pentru menținerea păcii” (Canada), cursul internațional de orientare pentru ofițeri de stat major (Colegiul de apărare al Olandei), cursul NATO pentru operații în sprijinul păcii (școala NATO Oberamergau Germania), cursul avansat de comandă și stat major (Colegiul Interarme de Comandă și Stat Major, Shrivenham, Marea Britanie), cursul postuniversitar de perfecționare în conducerea marilor unități din Forțele Navale și cursul postuniversitar de conducere strategică (Colegiul de Război, Universitatea Națională de Apărare). În anul 2004 a absolvit cursurile de masterat la Colegiul Regal (Londra, Marea Britanie), iar în anul 2008 a absolvit Colegiul NATO pentru Apărare de la Roma, seria 112. După anul 2004, a îndeplinit funcția de locțiitor al comandantului Divizionului nave minare-deminare, după care șef al operațiilor în Comandamentul Operațional Naval și apoi în Statul Major al Forțelor Navale. În perioada 2005-2006 a fost comandantul Grupării Navale de Cooperare în Marea Neagră – BLACKSEAFOR, perioadă în care România s-a aflat la conducerea acestei inițiative regionale. În perioada 2006-2009 a îndeplinit funcția de comandant al Flotei 56 Fregate, iar în perioada 2009-2010 pe cea de locțiitor al comandantului Flotei. La 7 iulie 2010 a fost numit comandant al Flotei. În octombrie 2010 a obținut titlul de doctor în științe medicale. În activitatea profesională, i s-au conferit: Ordinul Național „Crucea Serviciu Credincios”; Semnul Onorific în Serviciul Armatei pentru 25 ani de activitate; Emblemele de Onoare a Armatei României, a Statului Major General și a Forțelor Navale. Este căsătorit și are un copil.



**Comandorul prof. univ.
dr. ing. Vergil CHIȚAC**

Comandorul prof. univ. dr. ing. Vergil CHIȚAC s-a născut pe 10 septembrie 1962 în comuna Istria, județul Constanța. În perioada septembrie 1981 - iunie 1986 a urmat cursurile Universității din Galați, Facultatea de Nave, unde a parcurs ulterior și stagiul de pregătire prin doctorat în specializarea „Hidromecanica Navală și Structuri Navale”. În 1999 a susținut teza de doctorat cu titlul „Comportarea pe mare agitată a navelor multicorp”, obținând titlul de doctor inginer. Pe parcursul carierei, a desfășurat în perioada 1986-1987 un stagiul la bordul unor nave dragoare din compunerea Marinei Militare, apoi, începând cu anul 1987, a parcurs treptele ierarhiei didactice universitare la Academia Navală „Mircea cel Bătrân”, fiind în prezent profesor universitar. În perioada 2000-2004 a îndeplinit funcția de decan al Facultății de Marină Civilă, din martie 2004 până în iulie 2010, a fost prorector al Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”, iar în prezent este comandantul (rectorul) instituției. Activitatea sa științifică cuprinde un număr însemnat de manuale și cărți de specialitate, lucrări publicate în buletinele științifice ale unor manifestări științifice interne și internaționale, studii și articole publicate în reviste de specialitate. Activitatea de cercetare științifică cuprinde participarea la numeroase contracte de cercetare științifică, ca director sau membru în colectiv și 6 inovații brevetate. Este auditor intern al sistemului de management al calității, evaluator IMO, STCW 95. Este căsătorit și are doi copii, o fiică și un fiu.



Comandorul Mircea BĂLĂȘCUTĂ

Comandorul Mircea BĂLĂȘCUTĂ s-a născut la 16 august 1957, în localitatea Constanța și a absolvit liceul teoretic „Mircea cel Bătrân” din Constanța în 1976. În perioada 1976-1980, a urmat cursurile Institutului de Marină „Mircea cel Bătrân” din Constanța și după absolvire a îndeplinit funcțiile de comandant de vedetă torpiloare pe aripi portante și comandant de secție de vedete torpiloare, până în 1988. În perioada 1988-1990 a urmat Academia de Înalte Studii Militare și în 1990 a fost numit Comandant de Vedetă Purtătoare de Rachete până în anul 1991 când a fost promovat în funcția de Ofițer II la șeful cercetării din Statul Major al Marinei Militare. Începând cu anul 1992 până în 1994 și-a desfășurat activitatea în cadrul statului major al Brigăzii Radioelectronice și Observare, în calitate de Șef de Birou și ulterior de Comandant de Batalion. În anul 1994 și-a completat pregătirea profesională absolvind Colegiul de Stat Major de Marină din Newport, Rhode Island, SUA. În perioada următoare, 1994-1998, a ocupat diferite funcții în Statul Major al Marinei Militare: Ofițer I pentru relații militare internaționale, Ofițer I cu interoperabilitatea în Secția Relații Militare Internaționale, Ofițer I cu analiza și sinteza în Secția Cercetare și Șef Birou Război Electronic și Mascare. În 1998 a urmat cursurile de masterat în domeniul Securității Internaționale și Controlului Civil al Forțelor Armate la Școala Postuniversitară a Marinei Militare - Monterey, California, SUA și ulterior, în anul 2001, a fost numit Șef Secție Dezvoltare Programe/Direcția Planificare Integrată a Apărării/Departamentul pentru Integrare Euroatlantică și Politică de Apărare. În perioada 2004-2008 a îndeplinit funcția de Consilier pentru apărare la Delegația Permanentă a României la NATO. În anul 2008 a fost numit locțiitor al șefului resurselor din Statul Major al Forțelor Navale, funcție pe care a îndeplinit-o până în 2010 când a fost numit comandantul Centrului Radioelectronic și Observare. Comandorul Mircea Bălășcută este căsătorit, nu are copii. Vorbește fluent limba engleză.

Schimbări în echipa de comandă a Forțelor Navale

Luna iulie a adus mai multe schimbări la nivelul comenzii Statului Major al Forțelor Navale dar și la unitățile subordonate. Astfel, prin ordinul Ministrului Apărării Naționale numărul M.P. 574 din 7 iulie 2010, începând cu data de 15 iulie, contraamiralul dr. Nicolae Vălsan a fost numit în funcția de locțiitor al șefului Statului Major General pentru resurse; contraamiralul de flotilă dr. Cristea Cucușel, în funcția de locțiitor al șefului Statului Major al Forțelor Navale; contraamiralul de flotilă dr. Dan Hăulică, în funcția de comandant al Bazei Logistice Navale; comandorul dr. Corneliu Bocai, în funcția de șef al Instrucției și Doctrinei din Statul Major al Forțelor Navale; comandorul Alexandru Mârșu, în funcția de comandant al Flotei, și comandorul prof. univ. dr. ing. Vergil Chițac în funcția de comandant (rector) al Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”. Prin ordinul șefului Statului Major General numărul S.P. 200 din 8 iulie 2010, comandorul Mircea Bălășcută a fost numit în funcția de comandant al Centrului Radioelectronic și Observare „Callatis”. (M.E.)

„Evoluția Forțelor Navale începând cu primul său nucleu constituit acum 150 de ani, a fost marcată de afirmarea constantă a valorilor specifice marinei militare”

Interviu cu domnul contraamiral dr. Aurel POPA, șeful Statului Major al Forțelor Navale

Locotenent-comandor ing. Mihai EGOROV

- Domnule contraamiral, ați preluat comanda Forțelor Navale Române într-un an deosebit de important pentru această categorie de forțe, care va aniversa 150 de ani de la înființare și se află la comanda Grupului naval pentru Cooperare în Marea Neagră, BLAKSEAFOR. Care sunt prioritățile dumneavoastră în calitate de șef al Statului Major al Forțelor Navale?

- Activitatea prezintă și de perspectivă a Forțelor Navale este și va fi orientată spre crearea unei structuri de forțe capabile să răspundă resurselor și amenințărilor caracteristice noului mediu de securitate din regiunea Mării Negre și nu numai, care, în același timp, să fie interoperabilă cu structurile similare din componența Alianței Nord-Atlantice. Pentru realizarea acestei structuri prioritățile vor consta în continuarea cu perseverență, în limita fondurilor alocate, a programelor de achiziții și derulare ritmică a proceselor de modernizare; eficientizarea procesului de instrucție și adaptarea acestuia la condițiile concrete oferite de mare, fluviu și terenul de instrucție; creșterea nivelului de interoperabilitate operațională și tehnică a navelor de luptă, proces menit să accelereze integrarea în grupările navale multinaționale; dezvoltarea cooperării cu forțele navale ale statelor din regiunea Mării Negre partenere și membre NATO; participarea la exerciții multinaționale și crearea capabilităților pentru evaluarea unităților proprii de către specialiștii Forțelor Navale. Acestea sunt câteva din prioritățile ce le voi



avea în atenție și care vor contribui la crearea unei structuri moderne și interoperabile capabile să acționeze la fel de bine în oricare din cele trei medii: apă, aer, uscat.

- La 22 octombrie se vor împlini 150 de ani de la înființarea Forțelor Navale Române. Cum a evoluat această categorie de forțe de-a lungul timpului și care considerați că au fost momentele de răscruce în dezvoltarea sa?

- Evoluția Forțelor Navale începând cu primul său nucleu constituit acum 150 de ani, Corpul Flotilei, și până la actuala organizare, Statul Major al Forțelor Navale, a fost marcată de afirmarea constantă a valorilor specifice marinei militare. Războaiele la care a participat România, începând cu 1877, au reliefat importanța componentei navale a forțelor armate și rolul pe care îl are aceasta în rezultatul confruntărilor, atât ca

argument direct în bătălii, cât și ca argument indirect la negocieri și la semnarea tratatelor de pace. Câștigarea independenței de stat și implicat a ieșirii la mare, a făcut ca Marina Română să beneficieze într-o perioadă de aproape trei decenii de trei programe de dotare cu mijloace de navigație în 1883-1885; 1886-1888 și 1906-1908. În urma acestor programe, Marina Română a fost dotată cu 1 navă cu vele, 3 șalupe canoniere, un torpilor de baraj, 2 torpiloare, șalupe de poliție, 1 crucișător, 3 canoniere fluviale, 3 torpiloare pentru fluviu, 4 monitoare și vedete fluviale. Unirea din 1918 a tuturor teritoriilor românești a permis dezvoltarea flotei militare prin dotarea cu noi tipuri de nave cum ar fi: distrugătoarele tip M (Mărăști și Mărășești – construite la Napoli); 4 canoniere – construite în Franța; 6 torpiloare cedate României de Austro-Ungaria ca despăgubiri de război și 4 vedete antisubmarin tip M.A.S.; tot în această perioadă postbelică, li s-au adăugat monitoarele Ardealul, Bucovina și Basarabia, România devenind țara cu cel mai puternic potențial combativ fluvial din Europa. Un alt moment de referință în dotarea Marinei române a fost perioada anilor 30 marcată de dotarea cu distrugătoarele tip (Regele Ferdinand, Regina Maria) submarinul Delfinul, N.S. Mircea, puitorul de mine Amiral Murgescu, trei vedete torpiloare construite în Anglia, apoi în anii '40 alte două submarine. După cel de-al 2-lea Război Mondial, deși ieșise victorioasă, Marina Română a fost practic decapitată prin capturarea abuzivă de către marina sovietică a 5 monitoare, 6 vedete, 2 nave de comandament, 2 remorchere,

38 de șalupe, 15 șlepuri, 12 tancuri, cele 4 distrugătoare, 2 torpiloare, 3 canoniere, puitorul de mine și 3 submarine. A urmat o perioadă grea pentru România când, după război, practic a fost lipsită în primii ani de flota maritimă și într-o mare măsură și de cea fluvială. După 1945 o parte din nave au fost retrocedate de către URSS României. Începând cu 1955, în șantierile românești, au început construcțiile de nave, concomitent cu achiziționarea din URSS a unor nave - vedete torpiloare, vânătoare de submarine, vedete purtătoare de rachete, artilerie de coastă. Sfârșitul anilor '70 și începutul anilor '80 coincide cu o perioadă din nou favorabilă când în șantierile românești s-au construit o serie de nave: vedete torpiloare mari, escortoarele Midia și Constanța, distrugătorul Mărășești, corvetele din clasa 1048. După revoluția din 1989 au intrat în dotarea Marinei 3 monitoare de tip nou și corvetele model 1048 M. Ultimul moment important l-a constituit achiziția celor 2 fregate tip 22 în anii 2004-2005. Acestea ar fi pe scurt momentele de răscruce care au marcat dezvoltarea și dotarea actuală a Forțelor Navale.

- Ce reprezintă și cum se prezintă Forțele Navale Române în acest an aniversar, 2010?

- Forțele Navale se prezintă la această aniversare cu principalele misiuni și obiective îndeplinite, cu toate dificultățile apărute ca urmare a perioadei de criză prin care trecem. Tot ceea ce ține de îndeplinirea obligațiilor specifice marinei, conform statutului de membru al Alianței, la nivelul cerut

de participarea la misiuni comune, a fost realizat printr-un efort conjugat al echipajelor și comandamentelor.

- În luna august ați participat la Forumul șefilor marinelor militare din Europa, CHENS. Care au fost principalele puncte de pe agenda de lucru ale acestei reuniuni?

- Anul acesta, la reuniunea șefilor Forțelor Navale din Europa desfășurată în perioada 11-13 august, au fost două teme principale în dezbatere. Prima dintre ele s-a referit la importanța cooperării în ceea ce privește realizarea securității în domeniul maritim, cooperare necesară nu doar între Forțele Navale ci la un nivel mai larg și anume, între toate autoritățile cu responsabilități în acest domeniu și mă refer aici la poliția de frontieră, autoritățile portuare și altele. Prin intrarea în vigoare a tratatului de la Lisabona art. 222, este statuată criza de solidaritate care îndeamnă la un efort comun al societăților civile și militare pentru realizarea dezideratului de securitate. Pentru o imagine comprehensivă a domeniului maritim, o premisă de realizare a securității acestui vast domeniu, schimbul de informații este foarte important, iar acest lucru a fost admis de toți participanții. A doua temă avută în atenție a fost realizarea capacității maritime cu Africa. Multor țări africane le lipsesc posibilitățile de a realiza supraveghere maritimă, senzori, ambarcațiuni, poliție de frontieră și drept urmare nu stăpânesc domeniul maritim oferind posibilitatea ca activitățile ilicite să prolifereze. În acest sens a fost adoptat de toți membrii CHENS documentul

intitulat „Adding value to Maritime Capacity Building in Africa a CHENS-Approach”, document care conține propuneri în sprijinul dezvoltării capacităților maritime ale țărilor acestui continent.

- La numai câteva zile după ce Forțele Navale Române vor aniversa 150 de ani de la înființare, fregata Regele Ferdinand va participa pentru a patra oară la operația ACTIVE ENDEAVOUR, singura operație a NATO, care se desfășoară în baza prevederilor Articolului 5 din Carta NATO. Cât de importantă este pentru Forțele Navale Române participarea la această operațiune din Marea Mediterană?

- Integrarea României în structurile de securitate ale NATO și UE, precum și caracteristicile modului de securitate global au impus o prezență sporită pe mare și ocean, prezență care a inclus și nave aparținând Forțelor Navale. În acest context participarea la operația ACTIVE ENDEAVOUR, singura operație ce se desfășoară în baza prevederilor art. 5 din Charta NATO reprezintă un element esențial pentru Forțele Navale. Această participare demonstrează că suntem un partener important, responsabil și de încredere în procesul de apărare colectivă și luptă împotriva terorismului și amenințărilor asimetrice. Implicarea noastră constantă în această operație mai denotă și faptul că am ajuns să căpătăm o experiență suficientă pentru a ne asuma această misiune deosebită care ocupă un loc central în prioritățile Forțelor Navale, dovadă marea atenție de care se bucură începând cu pregătirea și desfășurarea acesteia.

- Domnule contraamiral, pentru că nu ne mai desparte mult timp de aniversarea a 150 de ani de la înființarea Forțelor Navale Române, ce ați dori să le transmiteți tuturor celor care își desfășoară activitatea în cadrul acestei categorii de forțe?

- La acest moment aniversar, doresc să mulțumesc și să transmit sentimentul meu de recunoștință și considerație pentru eforturile susținute și activitatea depusă de-a lungul anilor, de către întregul personal din Forțele Navale și le doresc multă sănătate, bucurii și cât mai multe succese în activitatea viitoare.

„LA MULȚI ANI!”
și „BUN CART ÎNAINTE!”



BREEZE/CERTEX 2010

Exercițiu complex pentru fregata Mărășești

Cpt. ing. Cosmin OCHEȘEL

În perioada 21-24 iulie fregata Mărășești a participat la exercițiul BREEZE/CERTEX 2010 organizat de Forțele Navale Bulgare. La plecarea navei, în ziua de 20 iulie, au fost prezenți în dana militară a portului Constanța, comandantul Flotei, comandorul Alexandru Mirșu, comandantul Flotei de Fregate, comandorul Sorin Learschi și ofițeri din cadrul Flotei. La bordul fregatei s-au aflat 10 evaluatori de la Centrul de Instruire, Simulare și Evaluare, conduși de comandorul Tiberiu Istrate, comandantul

unității. La plecarea în misiune comandantul navei, comandorul Victor Gădiuță, s-a arătat foarte încrezător în rezultatele cu care se vor întoarce: „Noi trebuie să evaluăm și să certificăm nava pentru a putea participa la misiuni NATO nivel 2 în cadrul unui exercițiu complex care se va desfășura în apele teritoriale ale Bulgariei. Vom fi evaluați la toate seriilele la care sunt implicate nave de luptă ale marinelor din Statele Unite, ale Franței și Bulgariei precum și alte nave care nu fac parte din gruparea noastră, dar participă alături de noi la acest exercițiu. Am ceva emoții cu atât mai mult cu cât echipa

de evaluatori de la bord este întregită și de doi evaluatori americani destul de exigenți, dar aștept să trecem cu bine această etapă a certificării naționale”.

Chiar dacă, la plecarea în misiune emoțiile inerente puseseră stăpânire pe echipaj, dorința puternică de a îndeplini sarcinile impuse și intensă pregătire au făcut ca la întoarcerea acasă rezultatele să fie cele scontate.

Informații despre modul în care s-a comportat echipajul pe parcursul activităților am aflat la sosirea navei. Comandorul Tiberiu Istrate, comandantul Centrului de Instruire, Simulare și Evaluare: „Pot spune cu inima deschisă că sunt foarte mulțumit atât de activitatea echipei pe care am condus-o cât și de activitatea echipajului și vorbind despre rezultate, vă pot mărturisi că sunt maxime și nu pot decât să felicit echipajul fregatei pentru faptul că la această evaluare au reușit o apreciere, capabil pentru misiuni, ceea ce este maxim în ceea ce numim noi programul de evaluare NATO. Un alt aspect al acestei evaluări este certificarea națională a acestei nave, ceea ce reprezintă o apreciere și o mândrie în același timp de a avea încă o navă alături de celelalte fregate de tip 22 puse la dispoziție de Forțele Navale Române pentru a participa la misiuni sub comandă NATO. Aceste rezultate vin pe fondul unei pregătiri intense pe parcursul a 6 luni de când desfășurăm un program de pregătire și evaluare cu acest echipaj. Pot, de asemenea, aprecia determinarea cu care



Foto: CISE

Membrii echipajului fregatei Mărășești alături de instructorii Centrului de Instruire Simulare și Evaluare și observatorii americani la finalul exercițiului.

acești oameni au acționat pe o aplicație în termeni vechi sau un exercițiu tip NATO de răspuns la criză, cu o intensitate a seriilelor de executat și evaluat aproape drăcească. Nu a fost timp de odihnă și tot respectul pentru echipaj care, în condiții de caldură extremă, au reușit să îndeplinească toate cerințele operaționale și tactice specifice acestui tip de evaluare NATO, prin faptul că am fost monitorizați de doi observatori americani de la MC Napoli și care au confirmat ceea ce echipa mea a evaluat”.

Prin prisma evaluatorilor această misiune a decurs foarte bine, implicarea oamenilor a fost maximă și rezultatele pe măsură. De cealaltă parte echipajul a fost supus unui ritm susținut dar a făcut față în mod admirabil tuturor cerințelor. Comandorul Victor Gădiuță: „Această misiune a fost atât de alertă încât nu am avut timp să ne gândim la greșeli. A fost o misiune foarte grea, foarte importantă pentru noi, ne-am străduit să o încheiem în condiții foarte bune și am reușit. Nava s-a întors din misiune cu misiunea îndeplinită. Echipajul a înțeles importanța misiunii și a depus toate eforturile pentru îndeplinirea acesteia, iar tehnica a funcționat normal. Întreaga activitate s-a desfășurat pe fondul unei aplicații complexe în care au participat forțe NATO. Printre activitățile desfășurate putem aminti trageri cu armamentul de artilerie, cu bombe antisubmarin, cu rachete

antiaeriene, acțiuni de căutare-salvare pe mare, acordarea ajutorului unei nave avariate, acțiuni de interdicție maritimă pe parcursul careia echipa de boarding a participat la cercetarea unei nave străine, activități de aprovizionare pe mare reale cu un tanc petrolier grecesc, căutare și atac al submarinului, respingere a unui atac al aviației, respingerea navelor de suprafață, toate misiunile complexe ale navei s-au executat pe parcursul aplicației

cu calificative foarte bune”. Deși vizibil obosiți, membrii echipajului erau mulțumiți de rezultatele efortului depus, fiind felicități la sosirea în Portul militar Constanța de comandantul Flotei, comandorul Alexandru Mirșu. Importanța calificativelor foarte bune obținute de fregata Mărășești și de echipajul său sunt motiv de mândrie pentru Forțele Navale Române, care pot pune la dispoziția NATO încă o navă bine pregătită fiind certificată național.

Desfășurarea exercițiilor specifice pe parcursul evaluării.



Foto: CISE



Foto: CISE



Antrenamente în comun pe mare

În căutarea „contactelor” submarine

Text: Olivia BUCIOACĂ
Foto: Ștefan CIOCAN

Al doilea exercițiu bilateral din acest an pentru fregata *Regele Ferdinand*, după cel din februarie cu fregata americană *John L. Hall*, a început pe 28 august, odată cu sosirea la Constanța a fregatei *Göksu* din Turcia.



Scafandri de luptă GNFOs și elicopterul Puma Naval nr. 141 într-un exercițiu de FAST ROPING.

Activitățile în comun au început imediat după sosirea navei și au continuat pe toată perioada weekend-ului cu workshop-uri (ateliere de lucru) pe diferite domenii. Timp de două zile, pe 30 și 31 august, fregata Göksu a ieșit pe mare pentru a executa activitățile planificate împreună cu fregata *Regele Ferdinand*. La exercițiile pe mare au participat și corvetele *Viceamiral Eugen Roșca* (263) și *Contraamiral Horia Macellariu* (265) și două elicoptere, elicopterul 140 Puma Naval din organica Grupului de Elicoptere de la Tuzla și elicopterul fregatei turcești. La bordul fregatei *Regele Ferdinand*, alături de echipaj, au fost prezenți comandorul Sorin Learschi, comandantul Flotei de Fregate, Serviciul de Luptă 5 Aviație, care se constituie pe timpul ambarcării elicopterului la bordul navei, și scafandri de luptă din Grupul Naval al Forțelor pentru Operații Speciale.

Prima zi pe mare a început în forță pentru Grupul de Elicoptere, ambarcat la bordul fregatei *Regele Ferdinand*, având în față o sumă de exerciții complexe. Înainte de întâlnirea celor două fregate, elicopterul Puma Naval a decolat pentru a executa un PHOTEX, timp în care navele au desfășurat manevre de formații și evoluții.

După alimentarea elicopterului la Tuzla, a urmat un exercițiu de FAST ROPING în care au fost implicați scafandri de luptă din

care au survolat timp de câteva ore în căutarea submarinului. Un element nou a fost utilizarea unui imitator de submarin, EMATT lansat la apă de fregata Göksu. EMATT-ul este un imitator de submarin foarte performant care permite crearea unui cadru de căutare a unui submarin cât mai apropiat de desfășurarea unui exercițiu în condiții reale. Lupta antisubmarin a ieșit din cadrul unui exercițiu de rutină, pentru mulți dintre militarii de pe fregata *Regele Ferdinand* fiind primul simulator de submarin cu care au lucrat.

„A fost ceva nou pentru noi toți. Nava turcească a lansat la apă o țintă care simulează exact câmpurile fizice ale unui submarin real. Am avut contact de două sau trei ori. Principala armă a fost elicopterul fregatei turcești care a avut contact cel mai mult timp din exercițiu. Este un avataj pentru noi și trebuie să folosim această oportunitate pentru instruirea noastră. Poate nu de multe ori ne întâlnim cu această ocazie și o să rezistăm aici cât se poate de mult, 24 de ore din 24”, ne-a declarat locotenent-comandorul Laurențiu Petre, ofițer principal cu lupta antisubmarin, la sfârșitul primei secvențe din exercițiu, mai exact după șapte ore, timp în care departamentul operații a fost cel mai solicitat. „Deocamdată personalul este optimist, chiar nerăbdător. Având în vedere că avem noi conducerea, la următorul exercițiu încercăm să manevrăm așa cum știm noi, poate va ieși și mai bine”, a completat locotenent-comandorul Laurențiu Petre.

Maistrul militar clasa I Nicușor Popa, specialist 2 lupta antisubmarin: „A fost obositor pentru cei nou veniți în domeniu, noi suntem obișnuiți cu tipurile acestea de exerciții de căutare antisubmarin care, prin definiție, sunt de durată. Submarinul este foarte greu de găsit, iar căutarea lui necesită o pregătire și o răbdare peste medie. Fiind un simulator de submarin a fost ceva mai dificil de stabilit contactul, fiind de dimensiuni mult mai mici. Dar, totuși, am avut rezultate peste așteptări”.

Secvență din Ops Room în timpul exercițiului de luptă antisubmarin desfășurat de fregata *Regele Ferdinand* (F221) în comun cu fregata Göksu (F497) din Turcia.



Spre seară a avut loc CROSSPOL-ul sau schimbul de personal. Doi militari turci s-au întors la fregata Göksu, în timp ce patru militari români au revenit la bordul fregatei *Regele Ferdinand*, după ce au participat la exercițiul de luptă antisubmarin și au zburat cu elicopterul ambarcat pe fregata turcă. Imediat după sosirea la bord nu am pierdut ocazia să aflăm impresii „la cald” de la unul dintre ofițerii români. Aspirant Andrei Pocora, ofițer luptă antisubmarin la corveta *Contraamiral Horia Macellariu*: „A fost primul meu Crosspol la care am participat și am fost încântat de felul cum am fost primit acolo și de deschiderea pe care au arătat-o colegii noștri din Marina Turcă. Exercițiul principal a fost cel de urmărire a submarinului, ne-au prezentat toată tehnica de la bordul navei lor, după care am început să punem totul cap la cap și să vedem dacă există o uniformitate între felul cum lucrăm, având în vedere faptul că suntem ambele țări membre NATO. Diferențe prea mari în stilul de lucru nu am observat, poate doar bariera de limbaj a fost cea care a făcut diferență”.

În Ops Room atmosfera a devenit din nou tensionată, pentru că la orele 22:00 a început cel de-al doilea serial de luptă antisubmarin, condus de această dată de fregata *Regele Ferdinand*, și lansarea unui alt imitator de submarin de către fregata Göksu. Ca lecții învățate, se pare că vitezele mari pe timpul exercițiului anterior au influențat propagarea și ecoul pentru sonarele fregatei *Regele Ferdinand*. De aceea, la al doilea serial tactic s-a încercat manevrarea cu viteze mai mici pentru a stabili contactul cu submarinul. Militarii din Ops Room au căutat submarinul încă cinci ore până spre 3 dimineața. A fost un exercițiu solicitant

care a necesitat multă atenție și concentrare din partea militarilor. Căpitan-comandorul Mihai Panait, comandantul fregatei *Regele Ferdinand*: „Au fost contacte sporadice. Nu le putem numi decât contacte reci în termenii specifici antisubmariniști. Sperăm ca la următoarele acțiuni să performăm mai bine. Se pare că și condițiile de propagare în mediul submarin din această perioadă nu au fost foarte favorabile. Urmează să studiem, să citim mai mult despre aceste imitații și despre aceste condiții speciale de căutare antisubmarin. Dar, una peste alta, exercițiul a fost foarte benefic, cu toate că a supus echipajul «Regelui Ferdinand» la un efort prelungit”.

După prima zi în care s-au desfășurat și exerciții de căutare pe mare, căutare antisubmarin, misiunile Grupului de Elicoptere au continuat și a doua zi cu apunări, PHOTEX și exerciții în comun cu partenerul turc, exerciții tip transfer de încărcătură, de materiale, transfer cu troliu și desigur toate celelalte faze de conducere a zborului, de dirijare de la nava proprie și de la nava turcă. Comandorul Tudorel Duță, locțiitorul șefului de stat major al Flotei pe probleme de zbor: „Am început în forță și în mare parte am reușit să finalizăm exercițiile cu rezultate foarte bune. Elicopterul lor ca și al nostru sunt elicoptere cu capabilități multirol și din acest punct de vedere deși sunt tipuri diferite, ne asemănăm. De aceea, consider că acest antrenament în comun aduce un plus de experiență și de cunoștințe noi. Fiecare misiune are o parte de noutate și avem tot timpul câte ceva de învățat. Experiența pe care o acumulăm ar trebui să o fructificăm la maxim astfel încât să reușim în cel mai scurt timp să atingem și

cu tinerii noștri colegi un nivel de pregătire foarte bun.”

Căpitanul Ionuț Ursescu, comandant patrulă elicoptere ambarcate la Grupul de Elicoptere: „Am avut o misiune de transport deasupra mării, apoi, după o alimentare pe aerodromul Tuzla, am venit pentru a face exerciții de VERTREP cu colegii de la fregata turcă și, în continuare, am avut un exercițiu de apunare pe fregata de bază. Până acum nu am avut niciun exercițiu cu nave din Marina Turcă. Am participat la alte exerciții cu nave ale altor marine și în continuare ne vom pregăti pentru a ne îmbunătăți performanțele”.

La bord a avut loc și o festivitate care a marcat încheierea cursului de boarding de două săptămâni la care au participat militarii fregatei *Regele Ferdinand* instruiți de scafandri GNFOs.

Antrenamentele în comun cu fregata turcă au fost un real câștig pentru militarii români, ca orice antrenament pe mare, mai ales că la sfârșitul lunii octombrie fregata *Regele Ferdinand* va participa pentru a patra oară la operația ACTIVE ENDEAVOUR. Căpitan-comandorul Mihai Panait: „Sunt tradiții între Marina Română și Marina Turcă. Sunt elemente de noutate de altfel, pe care am reușit să le dezvoltăm, să le atingem pe parcursul acestor exerciții și vom continua pentru că, împreună, trăim în această zonă, lucrăm, luptăm în Marea Neagră împreună, suntem parteneri sub aceeași umbrelă NATO și este normal să dezvoltăm relațiile de parteneriat. Sper spre sfârșitul lunii octombrie, la plecarea navei în misiune, să fim în măsură să executăm misiunea cu rezultate foarte bune și să raportăm la întoarcere misiune îndeplinită”. ■

CROSSPOL-ul sau schimbul de personal între fregata *Regele Ferdinand* (F221) și fregata Göksu (F497) din Turcia.



BLACKSEAFOR – sub comandă românească

Locotenent-comandor
ing. **Mihai EGOROV**

Sâmbătă, 14 august, la orele prânzului, sub un soare nemilos parcă, pe dana fregatelor din portul militar Constanța, s-au aliniat o parte din echipajele navelor participante la activarea August 2010 a Grupului Naval de Cooperare în Marea Neagră, BLACKSEAFOR: fregata *Mărășești*, reprezentând Forțele Navale Române, fregata *Salihreis*, reprezentând Forțele Navale ale Turciei, nava de debarcare desant *Yamal*, reprezentând Federația Rusă și navele dragoare *Cherkasy*, reprezentând Forțele Navale din Ucraina și *Priboy*, reprezentând Forțele Navale ale Ucrainei.

În acordurile imnului BLACKSEAFOR, s-a desfășurat ceremonia în timpul căreia România, prin Forțele Navale, a preluat comanda Grupării Navale BLACKSEAFOR. La activitate au participat secretarul de stat în Ministerul Apărării Naționale, Viorel Oancea, șefii Forțelor Navale din statele membre ale Grupării BLACKSEAFOR, reprezentanți ai Statului Major General, ai Statului Major al Forțelor Navale, ai autorităților

publice centrale și locale, comandanți de mari unități din Forțele Navale, cadre militare în rezervă și retragere.

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 șase state riverane (Turcia, Federația Rusă, Ucraina, Bulgaria, Georgia și România) cu scopul de a contribui la întărirea continuă a prieteniei, bunelor relații și încrederii reciproce între statele riverane Mării Negre, cât și pentru menținerea păcii și stabilității în regiune. BLACKSEAFOR este o forță destinată să acționeze „la chemare” și reprezintă un pas deosebit în vederea creșterii cooperării și interoperabilității între forțele navale ale statelor membre prin misiunile și activitățile pe care trebuie să le desfășoare, printre care sunt incluse: căutarea și salvarea pe mare; operații de asistență umanitară; lupta contra minelor marine; operațiuni de protecție a mediului; vizite de prietenie; orice altă misiune agreeată prin consens de către parteneri. Grupul de cooperare navală în Marea Neagră BLACKSEAFOR este activat de două ori pe an pentru a desfășura exerciții navale.

Comanda Grupării BLACKSEAFOR este deținută de un stat, pentru o perioadă de un an, ordinea preluării comenzii fiind ordinea alfabetică a statelor componente a grupării. România a mai deținut comanda BLACKSEAFOR în perioada 2005-2006, și a preluat în acest an comanda grupării, ca urmare a renunțării Georgiei la preluarea comenzii, stabilită în cadrul întâlnirii Grupului de Experți la Nivel Înalt (HLEG) al țărilor membre din 28 septembrie 2009.

România a preluat comanda Grupării, deținută timp de un an de Bulgaria. Locțiitorul șefului Statului Major al Forțelor Navale, contraamiralul de flotilă Cristea Cucușel, asigură conducerea operațională (COMBLACKSEAFOR), iar comandorul Constantin Ciorobea, comandant al Componentei Operaționale Navale, a condus gruparea de la bordul fregatei *Mărășești*, în calitate de OPBLACKSEAFOR.

Contraamiralul de flotilă Cristea Cucușel, locțiitorul șefului Statului Major al Forțelor Navale: „Pentru Statul Major al Forțelor Navale Române această preluare a comenzii reprezintă un eveniment important, în anul în care vom sărbători 150 de ani de la înființarea



Aspect din timpul ceremonialului de schimbare a comenzii grupării BLACKSEAFOR



Contraamiralul de flotilă Gheorghe Motev, fostul comandant al BLACKSEAFOR, predând prerogativele comenzii grupării, comandorul Constantin Ciorobea.

Family Photo, după preluarea comenzii BLACKSEAFOR de către Forțele Navale Române



Foto: Mihai Egorov

Forțelor Navale Române. Ne vom strădui împreună cu ceilalți colegi pe care-i avem în Statul major al BLACKSEAFOR să coordonăm cu profesionalism activitatea grupării navale pe timpul activării. Elementul de noutate important este că se va simula o activare neplanificată”.

Momentul emoționant a fost cel al schimbării prerogativelor între cei doi comandanți ai BLACKSEAFOR. Contraamiralul de flotilă Gheorghe Motev, fostul comandant al BLACKSEAFOR: „Ofițeri, maiștri militari, marinari ai BLACKSEAFOR, începând din acest moment veți asculta de ordinele noului dumneavoastră comandant, comandorul Constantin Ciorobea”. Comandorul Constantin Ciorobea, OPBLACKSEAFOR: „Eu, comandorul Constantin Ciorobea, iau comanda BLACKSEAFOR”.

Predarea spadei de către contraamiralul de flotilă Gheorghe Motev, fostul comandant al BLACKSEAFOR, comandorul Constantin Ciorobea, actualul comandant al grupării, ridicarea pavilionului BLACKSEAFOR la catargul fregatei *Mărășești*, nava comandant a grupării și semnarea documentului oficial de predare-primire a comenzii grupării au consfințit preluarea comenzii Grupării Navale pentru Cooperare în Marea Neagră, BLACKSEAFOR, de către Forțele Navale Române pentru următorul an.

Pentru navele Grupării BLACKSEAFOR a urmat apoi perioada de activități desfășurată în cadrul activării August 2010 a grupării BLACKSEAFOR.



Fregata Mărășești, nava comandant a grupării BLACKSEAFOR

Cpt. ing. **Cosmin OCHEȘEL**

Grupul de cooperare navală în Marea Neagră, BLACKSEAFOR, este conceput ca o forță care acționează „la chemare” și este activat de două ori pe an pentru a desfășura exerciții navale. Comanda acestei structuri este asigurată, în conformitate cu protocolul de înființare, succesiv de cele șase state riverane Mării Negre care participă

cu forțe: Bulgaria, Georgia, România, Federația Rusă, Ucraina și Turcia. Forțele Navale Române au deținut comanda grupării în perioada august 2005 - august 2006. La activarea august 2010 a Grupului de cooperare navală în Marea Neagră BLACKSEAFOR, Forțele Navale Române au fost reprezentate de fregata Mărășești, care a fost nava comandant a grupării. Astfel, în contextul acestor activități, în

perioada 11-14 august, navele grupului naval pentru cooperare în Marea Neagră, BLACKSEAFOR, s-au aflat în vizită în Portul Constanța. Printre activitățile desfășurate de echipaje pe parcursul staționării s-a numărat și parcurgerea unui exercițiu de simulare serializată.

Joi, 12 august, la Centrul de Instruire, Simulare și Evaluare al Forțelor Navale a avut loc un exercițiu la care au participat cadre militare din cadrul grupării BLACKSEAFOR. Comandantul unității, comandorul Tiberiu Istrate: „Conform unei dorințe exprimate încă de anul trecut, anul acesta am reușit, dat fiind activarea BLACKSEAFOR și preluarea comenzii de către țara noastră este o ocazie unică să avem la Centrul de Instruire, Simulare și Evaluare posibilitatea de a executa un exercițiu serializat cu participanții de la flotele grupării. Comandanții navelor și echipel de luptă de la bordul navelor vor simula operații de menținere MCM, proceduri de remorcaj, operații cu elicopterul, operația de interdicție maritimă (partea de interogare), navigația pe pase și în zone periculoase și, nu în ultimul rând, dublate de verificarea comunicațiilor.



Foto: Ștefan Ciocan



Participarea militarilor din cadrul BLACKSEAFOR la exercițiul SIMEX.

Foto: Ștefan Ciocan

De menționat este și faptul că acest tip de exercițiu pe care îl organizăm acum este al doilea de acest gen, după ce anul trecut s-a realizat pentru prima dată împreună cu nava bulgărească «Priboi».

La sfârșitul exercițiului participanții au apreciat modul în care a fost pregătit și s-a desfășurat aplicația, chiar dacă pentru unii dintre ei a reprezentat un element de noutate.

Data de 16 august a reprezentat ziua în care gruparea BLACKSEAFOR a părăsit Portul Constanța deplasându-se spre raionul destinat acțiunilor comune. Chiar dacă nu am fost prezenți la activitățile de pe mare am putut afla informații odată cu sosirea navei în data de 31 august. Comandantul fregatei Mărășești, comandorul Victor Gădiuță: „Această misiune a fost una din misiunile importante ale navei, cea de-a doua misiune internațională din acest an, echipajul desfășurând toate activitățile planificate în condiții foarte bune. În general exercițiile au fost planificate de comanda grupării care s-a aflat la bordul navei, parcurgerea acestora având loc fără incidente, iar în cadrul grupării, fregata «Mărășești» și echipajul navei fiind apreciate de către parteneri pentru modul profesionist în care au acționat la diverse etape ale misiunii. Pe parcursul marșului nava a intrat în două porturi, Sevastopol și Varna, unde am avut activități de prezentare și vizitare a navei. Mai pot aprecia, în calitate de comandant al navei, că echipajul a fost foarte bine pregătit și datorită antrenamentelor la

care a participat de-a lungul anului atât pe mare cât și la bordul navei”.

Nu în ultimul rând de apreciat a fost și modul în care comanda grupării a condus exercițiile de pe mare, comandantul acesteia fiind comandorul Constantin Cioroba: „Pot spune că misiunea pe care am condus-o și la care am participat s-a încheiat cu succes, în urma a două etape de pregătire pe mare pe parcursul marșului de la Constanța la Sevastopol și de la Sevastopol la Varna, perioadă în care am putut exersa misiunile principale ale BLACKSEAFOR: misiunile de căutare-salvare pe mare, asistență umanitară, căutare și luptă împotriva minelor, misiuni care conform mandatului sunt

specifice grupării. Toate aceste misiuni executate în cadrul seriilor de pregătire pe mare au permis încheierea relațiilor între echipaje în cadrul unui program pregătit de către statul major al BLACKSEAFOR. Aș dori să amintesc de desfășurarea unui exercițiu de căutare-salvare făcut în portul Varna împreună cu autoritățile responsabile din Bulgaria cu acest tip de activități, un exercițiu pregătit de aceste autorități exact ca într-o situație reală. Am primit semnalul de începere a căutării și împreună cu celelalte nave din grupare am organizat căutarea reușind să îndeplinim cu succes această activitate. Pe parcursul exercițiilor au mai avut loc activități de transfer de materiale ușoare și am exersat principiul de comandă și control în cadrul grupării”.

La întoarcerea navei din misiune și sosirea ei în Portul Constanța a fost prezent comandantul Flotei, comandorul Alexandru Mirșu, care a felicitat personal întreg echipajul navei precum și comanda, adresând mulțumiri, atât în numele șefului Statului Major al Forțelor Navale, domnul contraamiral dr. Aurel Popa cât și în numele domniei sale.

Nouă nu ne rămâne decât să îi felicităm pe colegii noștri, echipajul fregatei Mărășești, pentru îndeplinirea cu succes a încă unei misiuni internaționale de mare responsabilitate și putem remarca acest an ca fiind unul prolific atât pentru navă, prin împlinirea a 25 de ani în serviciul Forțelor Navale, dar și pentru echipaj care a contribuit în mod substanțial la certificarea navei nivel 2 NATO. ■

Exerciții comune în Marea Neagră.



Foto: F 111

Întrebări pentru o nouă eră

Cpt.cdr.prof.univ.dr. **Ioan CRĂCIUN**
Director al Departamentului Operații
JOINT, Școala NATO, Oberammergau,
Germania

Evoluția actuală a mediului global de securitate impune o reexaminare a rolurilor și misiunilor atribuite forțelor armate, tradițional recunoscute ca garant al securității statului de drept. În lumea de astăzi, funcțiile tradiționale ale forțelor armate convenționale par să nu mai fie suficiente de adecvate pentru a răspunde unei game complexe de provocări venită din partea unui adversar cu o identitate incertă și cu o evoluție imprevizibilă, capabil să acționeze în toate mediile, inclusiv cel maritim.

Noul mediu strategic naval impune pe de o parte o schimbare structurală a forțelor maritime asociată cu o nouă strategie de securitate în acest domeniu, iar pe de altă parte o extindere a responsabilităților de securitate către organizații care în mod normal nu sunt asociate cu domeniul maritim. Această schimbare, mai mult decât necesară, trebuie să se bazeze pe realizarea unui echilibru direct între capacitatea forțelor navale de a combate amenințările convenționale tradiționale prin descurajare și confruntare directă și capacitatea acestora de a sprijini efortul național/internațional de monitorizare a noilor riscuri și amenințări la adresa securității maritime, concomitent cu combaterea crimei organizate, eradicarea terorismului pe mare și apărarea teritoriului național.

De aceea, dezvoltarea arhitecturii organizatorice și a responsabilităților forțelor

navale trebuie gândite dincolo de funcțiile tradiționale ale Marinei deoarece, în afară de câștigarea războiului pe mare, ele trebuie să contribuie acum la asigurarea stabilității piețelor regionale/mondiale, accesul liber la resursele critice și efectuarea în siguranță a transporturilor maritime ca bază a stabilității socio-economic și a răspândirii libertății și democrației în lume.

Această situație inedită naște serioase semne de întrebare de ale căror răspunsuri poate depinde întreg eșafodul strategiei naționale de securitate maritimă pentru secolul XXI. Nu întâmplător revin acum în actualitate frământările înaintașilor noștri, cu

Arborarea pavilionului NATO la bordul fregatei Regina Maria în timpul operației ACTIVE ENDEAVOUR, 2006.



Foto: Florin Popoacă

măiestrie modelate în crezul istoriei, și cu responsabilitate sintetizate în celebra lucrare aparținând unuia dintre cei mai bari amirali români, Gheorghe Koslinski, scrisă împreună cu Eugeniu Roșca - *Avem nevoie de Marină Militară?*

Desigur, răspunsul trebuie să țină cont atât de lecțiile istoriei, cât și de realitățile actuale și este necesar a fi proiectat dincolo de granițele entuziasmului generat de tradiția menținerii unor forțe navale robuste. De aceea, el trebuie elaborat în consonanță cu alte răspunsuri la întrebări de genul: cum ar trebui să arate viitoarea strategie maritimă națională și cum ar trebui ea să fie conectată la realitățile internaționale? care ar trebui să fie actorii principali ai acestei strategii și cum ar trebui ei să fie organizați? care va fi rolul și care vor fi misiunile viitoare ale Forțelor Navale? care sunt resursele necesare pentru transformarea și menținerea Forțelor Navale ca o adevărată capabilitate de securitate maritimă națională oricând pregătită să sprijine efortul internațional din acest domeniu.

Dezbaterea de idei referitoare la provocările și oportunitățile maritime actuale trebuie plasată într-un context mai larg pentru a crea posibilitatea participării tuturor actorilor, guvernamentali și non-guvernamentali, la elaborarea unei strategii maritime integrate la nivel național și compatibilă cu cea a aliaților și partenerilor noștri la nivel internațional. Așadar, având în vedere caracteristicile actuale ale mediului strategic naval, ce putem spune despre strategia maritimă națională?

Deși, conceptele elaborate la nivelul ministerelor și agențiilor guvernamentale,

în special, cele elaborate la nivelul Forțelor Navale, reprezintă elemente ale unei strategii maritime coerente, totuși, nu avem încă o imagine integrată și completă a acesteia. Luate separat, aceste concepte ilustrează necesitatea unei strategii maritime eficiente, cu o componentă eficientă de securizare a domeniului maritim atât împotriva actorilor nestatali care pun în pericol siguranța societății civile, cât și împotriva amenințărilor convenționale. Ce nu știm cu adevărat este dacă resursele de securizare vor fi direcționate cu precădere spre respingerea amenințărilor asimetrice sau spre conservarea capabilităților tradiționale. Răspunsul, desigur, ar putea fi oferit de Strategia Maritimă Națională însoțită de un plan național de investiții adecvat.

Și, dacă spre investițiile viitoare avem destule motive să privim cu suspiciune, nu ne rămâne decât să privim cu mai multă încredere către partenerii și aliații noștri. Suntem alături de ei pe mările și oceanele lumii sprijinind efortul comun pentru asigurarea securității maritime internaționale, de ce nu ar fi și ei alături de noi sprijinindu-ne pentru acoperirea deficitului propriu de securitate în acest domeniu. Desigur, nu sugerăm să devenim dependenți de sprijinul extern, trebuie doar să ne propunem să profităm mai mult din statutul nostru, de membri ai comunității euroatlantice, pentru că, în fond, balansarea efortului oferit acestei comunități cu beneficiile primite în schimb depinde în cea mai mare măsură de noi. Combinarea efortului propriu cu cel aliat în domeniul maritim va permite țării noastre o folosire mult mai eficientă a resurselor concomitent cu realizarea avantajului operațional față de eventualii competitori ostili. Deci, încotro ne îndreptăm și ce ar fi de făcut pentru asigurarea securității maritime naționale? Este lesne de înțeles că unele

dintre provocările actuale sunt moștenite din trecut (liberalizarea transporturilor maritime, efectele globalizării, statutul internațional al Mării Negre etc.), în vreme ce altele sunt relativ sau în totalitate noi (transformarea mediului strategic de securitate la sfârșitul Războiului Rece, re poziționarea și înmulțirea actorilor maritimi, riscurile asimetrice etc.). Pe de altă parte, statutul nostru de țară membră a comunității euroatlantice deschide noi orizonturi de evaluare a potențialului nostru maritim și de regândire a strategiei maritime naționale. Forțele Navele vor trebui ca în continuare să joace un rol esențial în ecuația securității naționale și internaționale prin balansarea rolului tradițional de combatere a amenințărilor convenționale tradiționale cu cel de combatere a amenințărilor asimetrice și prin promovarea cu responsabilitate a mecanismelor de apărare colectivă și securitate comună. Împreună cu aliații și partenerii noștri va trebui să ne concentrăm cu predilecție efortul pe mai multe direcții printre care: *apărarea integrată a litoralului românesc* ca parte integrantă a sistemului de apărare colectivă a graniței de est a Alianței Nord-Atlantice și a Uniunii Europene. Lipsa unor planuri integrate de apărare colectivă la granița de est a NATO și UE, cu referire inclusiv la elementele scutului antirachetă, justifică canalizarea efortului în această direcție; *monitorizarea, controlul și protecția Zonei Economice Excluzive (ZEE)* - ca bază a potențialului maritim al țării noastre. Nevoia de a proteja resursele economice oferite de ZEE, combaterea contrabandei și a activităților ilegale, precum și protejarea mediului maritim și a zonelor de litoral reprezintă doar câteva din argumentele care motivează această direcție; *securizarea liniilor de comunicații maritime* din apele naționale, și din zonele internaționale de interes, în special cele

din Marea Neagră și Marea Mediterană - ca bază a dezvoltării comerțului maritim. Terorismul maritim, pirateria și contrabanda oferă principalele motivații ale acestei direcții; *asigurarea securității porturilor, a infrastructurii portuare, și a navelor de transport* - ca bază a activității economice din zonele de litoral. Securizarea perimetrelor portuare, a lucrărilor civili din aceste zone, precum și a navelor de transport împotriva atacurilor teroriste, sabotajelor sau activităților ilegale justifică această direcție; *securizarea infrastructurii industriei maritime naționale* și acordarea sprijinului necesar activităților din acest domeniu. Industria maritimă susține activitățile economice din zonele de litoral și de aceea, trebuie protejată.

Concentrarea efortului strategic pe aceste direcții presupune pe de o parte acțiunea comună și integrată a tuturor structurilor guvernamentale cu responsabilități în domeniul maritim, iar pe de altă parte îmbinarea acestui efort cu cel al aliaților și partenerilor noștri. În aceste condiții este firesc să ne întrebăm care va fi rolul Forțelor Navele în următoarele decenii? Care ar trebui să fie nivelul investițiilor pentru realizarea unui echilibru între capabilitățile necesare pentru controlul spațiului maritim, a celor de interdicție maritimă și a celor de proiectare a puterii la litoral? Ar trebui oare să ne gândim la un plan național de investiții coordonat cu cel al aliaților și partenerilor noștri care să permită valorificarea părților comune și, în final, să ducă la evitarea cheltuielilor inoportune? Răspunsul la aceste întrebări va însemna un pas important în redefinirea rolului României în domeniul maritim și în creionarea unei strategii de cooperare pentru realizarea securității acestui domeniu. Și pentru ca această strategie să nu rămână un vis frumos, este necesar să trecem la acțiune de astăzi. ■

Fregata Regele Ferdinand.



Foto: Bogdan Dima

12-13 august 2010, Copenhaga Reuniunea șefilor Forțelor Navale din EUROPA – CHENS

Locotenent-comandor
Denis DOLCEANU
Statul Major al Forțelor Navale

Acronimul CHENS provine din abrevierea CHiefs of the European Navies și reprezintă forumul anual informal în cadrul căruia se reunesc șefii forțelor navale din statele europene membre ale NATO sau UE. Obiectivul acestei reuniuni este de a discuta aspecte maritime dintr-o perspectivă non-politică și de a promova soluții de comun la problemele de securitate ale domeniului maritim.

Ca în fiecare an participarea la acest forum nu a fost limitată doar la membri. Au participat în calitate de invitați și observatori reprezentanți ai unor autorități militare și civile care au responsabilități în domeniul maritim precum: ONU, EU, US NAVFOR, AFRICOM, reprezentanți ai forțelor navale ruse, canadiene, australiene și ai forumului pazei de coastă nord-atlantice.

Anul acesta, în atenția participanților au fost spre dezbateri două teme principale. Prima dintre ele s-a referit la importanța cooperării în ceea ce privește realizarea securității în domeniul maritim. Pentru o imagine comprehensivă a domeniului maritim, o premisă de realizare a securității acestui vast domeniu, schimbul de informații este foarte important, iar acest lucru a fost admis de toți participanții. Una dintre caracteristicile care definesc în prezent domeniul maritim este numărul mare de agenții și organizații care își exercită competențele legale pe mare. Acestea pot fi civile sau militare, naționale sau internaționale, publice sau private. În oricare dintre aceste situații, ceea ce este evident este faptul că soluțiile privind securitatea domeniului maritim trebuie să provină dintr-o analiză inter-instituțională.

Supravegherea maritimă reprezintă înțelegerea eficientă a tuturor activităților de pe mare care pot avea un impact asupra securității, siguranței, economiei sau mediului înconjurător. Informațiile rezultate din prelucrarea datelor obținute sunt foarte importante pentru stabilirea riscurilor și amenințărilor existente în apele teritoriale sau marea liberă.

În general, informațiile necesare autorităților pentru a stabili aceste riscuri și amenințări provin de la sisteme de supraveghere dedicate. A considera că doar informațiile obținute la nivel național sunt îndeajuns nu este realist și de aceea, se dorește în unanimitate interconectarea sistemelor de supraveghere pentru a permite schimbul de informații (de exemplu V-RMTC, în cadrul T-RMN în domeniul militar sau EUROSOL pentru poliția de frontieră). Nivelul de ambiție este ca informația odată obținută în cadrul unuia dintre sistemele de supraveghere să fie disponibilă tuturor utilizatorilor în baza obligațiilor și drepturilor de acces stabilite anterior pe bază de acorduri operaționale.



Prin intrarea în vigoare a Tratatului de la Lisabona în anul 2009, la art.222 a fost statuată clauza de solidaritate, clauză care îndeamnă la un efort comun al societății civile și militare pentru realizarea cerințelor de securitate. Eforturi se fac pentru realizarea interoperabilității dintre autoritățile civile și militare nu numai din punct de vedere tehnologic, dar și procedural. Însă, această necesitate de a coopera și de a face schimb de informații, deși conștientizată colectiv, este dificil de pus în practică. Printre obstacolele menționate a fi în calea acestui deziderat au fost menționate ca principale legislația națională și mentalitățile organizaționale.

De asemenea, în cadrul acestei teme de dezbateri a fost supus aprobării membrilor CHENS documentul privind mediul maritim operațional - CHENS Maritime Operational Concept. Acest document a fost elaborat de grupul de lucru privind dialogul maritim strategic - MSDWG și conține o analiză prin care sunt descrise domeniul maritim european, riscurile și amenințăările existente, rolul forțelor navale și contribuția acestora la menținerea suveranității. Valoarea și oportunitatea acestui document a fost recunoscută și de amiralul Fernando Lista, directorul adjunct al comandantului Statului Major al Uniunii Europene, care a afirmat că acesta va sta la baza elaborării conceptului operațiilor maritime de securitate sub auspiciile politicii europene de securitate și apărare.

A doua temă avută în atenție în cadrul reuniunii forumului CHENS a fost realizarea capacității maritime în Africa. Multor țări africane le lipsesc posibilitățile de a realiza supraveghere maritimă, senzori, ambarcațiuni, poliție de frontieră și, drept urmare, nu stăpânesc domeniul maritim oferind posibilitatea ca activitățile ilicite să

prolifereze. Progresul economic și social al țărilor din continentul african este amenințat de lipsa unui climat de securitate, iar riscurile din domeniul maritim au impact asupra dezvoltării acestor țări, dar și asupra securității internaționale. Africa nu este singură în efortul său de a se dezvolta economic și de a-și îmbunătăți climatul de securitate având alături membri ai comunității internaționale. Europa fiind cel mai apropiat continent de Africa are același interes de a găsi soluții și de a sprijini realizarea climatului de securitate și propagare a acestor țări.

În acest sens a fost adoptat de toți membrii CHENS documentul intitulat „Adding Value to Maritime Capacity Building in Africa – a CHENS Approach”, document care oferă o viziune colectivă asupra modului în care forțele navale pot contribui la dezvoltarea economică și socială prin îmbunătățirea climatului de siguranță și securitate în domeniul maritim. Acest document de analiză a fost înmănat formal, în cadrul întâlnirii, reprezentantului Organizației Națiunilor Unite, generalul de brigadă Jean Baillaud, șeful de stat major al departamentului responsabil cu operațiile de menținere a păcii.

Deși non-politic, constituindu-se într-un forum informal, faptul că an de an comunitatea CHENS elaborează documente de sinteză cu puncte de vedere argumentate și agreeate, în cele mai multe cazuri, de toți cei 26 de membri, înseamnă că liniile de acțiune în domeniul maritim propuse de acest forum reprezintă o consiliere profesională venită din partea celor mai importanți lideri militari ai acestui domeniu. În aceasta constă valoarea acestui organism care prin întrunirile anuale organizate permite contactul și cadrul pentru realizarea schimbului de opinii între șefii forțelor navale europene.

LITORAL 10

Cpt. ing. **Cosmin OCHEȘEL**

În perioada 19 august - 3 septembrie s-a desfășurat exercițiul LITORAL 10, exercițiu care a angrenat toate unitățile forțelor navale. Luni, 30 august, am fost prezenți la Centrul de Instruire, Simulare și Evaluare unde s-a desfășurat un antrenament specific al unităților din Forțele Navale odată cu parcurgerea ultimei etape din exercițiu. Acesta s-a dorit a fi cel mai amplu exercițiu al Forțelor Navale care să pună în valoare atât latura teoretică dar și practică prin implicarea tuturor componentelor „jucate” pe parcursul anului în secvențele desfășurate cu fiecare componentă. Cum în ultima perioadă resursele au fost limitate, acesta a fost motivul pentru care nu s-a putut realiza desfășurarea exercițiului LITORAL 10, așa cum fusese planificat.

Comandantul unității, comandorul Tiberiu Istrate: „Exercițiul LITORAL 10 însumează secvențele operative de luptă antisubmarin, lupta la fluviu și a Batalionului de Infanterie Marină și lupta de suprafață, toate pe fondul asigurării căilor de comunicații și a asigurării unui convoi strategic pe tema tactică pe care o are exercițiul în acest an. În această ultimă fază a exercițiului se întrunește comandamentul de task force care, în regie, este jucat de Componenta Operațională Navală, care are în subordine mai multe task grupuri, acele task grupuri care au desfășurat exerciții pe parcursul acestui an”.

În calitate de participant la exercițiu, șeful de stat major al CON, comandorul Viorel Stanciu: „Am desfășurat etapa de mobilizare și etapa de planificare a acțiunilor militare, în

momentul de față suntem în etapa de ducere a acțiunilor militare care se face sub forma unui SIMEX. Noi urmărim să antrenăm efectivele Componentei Operaționale Navale în ducerea acțiunilor de luptă pe baza concepției și a planului de acțiune și, totodată, dorim să antrenăm componentele din subordine: gruparea de suprafață, antisubmarin și gruparea fluvială. Exercițiul este complex și avem 78 de oameni care participă efectiv la acest exercițiu”.

Așa cum a reieșit pe parcursul discuțiilor avute cu factorii implicați în exercițiu, această metodă de pregătire prin simulare se dovedește a fi o formă de instruire utilă și mai puțin costisitoare.



Foto: Ștefan Cioacă

Foto: Ștefan Cioacă



LOGISTICA domeniu vital al Forțelor Navale

Coloană de autovehicule ale Batalionului de Sprijin al Forțelor Navale, pregătite pentru misiune.

Comandor **Lucian BULGARU**
Statul Major al Forțelor Navale

Logistica la început de mileniu

Începutul noului mileniu a înregistrat, din punct de vedere operațional, o diversificare din ce în ce mai mare a tipurilor de misiuni în care pot fi angajate forțele armate în general și forțele navale în special, în condițiile în care accesul și disponibilitatea resurselor se înscriu pe o linie descendentă, amplificată de crize economice ciclice și criza globală a resurselor ce se prefigurează în viitorul apropiat.

Aceste aspecte au generat declanșarea unor ample procese de transformare și adaptare a sistemelor militare din majoritatea statelor lumii, cu implicații majore în planurile sistemic-organizațional, managerial, conceptual-docrinar și nu în ultimul rând tehnologic.

Schimbarea modului de ducere a operațiilor implică în subsidiar și schimbarea modului de realizare a sprijinului logistic, iar în prezent, în majoritatea armatelor moderne, asistăm la o adevărată revoluție în ceea ce privește sistemele logistice militare.

În acest cadru, logistica își amplifică rolul de componentă esențială a sistemului militar care asigură energia necesară forțelor armate pentru a atinge și a menține un grad ridicat de operativitate în vederea îndeplinirii misiunilor încredințate. „Revoluția în logistică include trei domenii:

componenta tehnologică și de achiziții, cea de proiecție a forței și cea de susținere a forțelor, abordate într-o construcție integrată”, menționa generalul de brigadă Valentin Petre într-un articol din revista „Gândirea Militară”.

Noua fizionomie a acțiunilor militare și perfecționarea la nivel conceptual, procedural și acțional a teoriilor și doctinelor militare, precum și a mijloacelor de luptă, impun forțelor armate adoptarea unui sistem logistic flexibil, compatibil și interoperabil, apt să asigure funcțiile de bază ale susținerii forțelor, în orice mediu de acțiune. În acest sens, integrarea operațiilor cu sprijinul logistic necesită crearea unor structuri logistice specializate, flexibile și interoperabile, astfel încât să fie în măsură să satisfacă cerințele unităților combatante.

Puterea de luptă dă măsura eficacității din punctul de vedere militar al oricărei structuri militare. Pentru a putea fi cuantificată, puterea de luptă este rezultatul unei anume ecuații ce are trei elemente care relaționează între ele. Este vorba despre componenta conceptuală, componenta morală și componenta fizică.

Logistica prezintă o importanță aparte pentru generarea puterii de luptă, fiind unul dintre elementele principale ale componentei fizice și, în plus, prin sprijinul acordat personalului, este și un element al componentei morale a puterii de luptă.

Sistemul logistic asigură puntea de legătură dintre sursele logistice și forțele

luptătoare. Din acest motiv, logistica este considerată un multiplicator al forței militare cu care o anume structură militară, indiferent cât de complexă ar fi aceasta, poate acționa.

Aspecte doctrinare ale logisticii Forțelor Navale

Forțele navale sunt o categorie de forță importantă în formarea mediului necesar creșterii securității naționale. O forță navală puternică, capabilă de descurajare, război pe mare și dinspre mare și operații altele decât războiul este esențială pentru acest efort. Cheia puterii forțelor navale este logistica navală, totală integrare a personalului înalt specializat și rețelele de suport tehnic, facilități, transport, materiale și legături informaționale.

Logistica susține abilitatea forțelor navale de a asigura prezența în teatrele de operații, angajamentele de menținere a păcii, operațiunile de descurajare și răspuns la criză într-un mediu maritim complex. Succesul în misiunile care susțin aceste roluri asumate de forțele navale, depind de capabilitate și credibilitate.

Capabilitatea este demonstrată prin sistemele de armament din dotarea platformelor navale și a forțelor din componere, instruirea operatorilor și performanțele operațiilor desfășurate de forțele navale.

Credibilitatea constă în potențialul de susținere efectivă a forțelor la pace, criză și război. Această susținere este coagulată



Tancul fluvial 342.



Aspect din Depozitele Forțelor Navale.

din o multitudine de surse și este un important indicator al nivelului de pregătire operațională al forțelor.

Puterea Forțelor Navale (inclusiv a infanteriei marine) constă întotdeauna în disponibilitatea fără sincope a structurilor ce o compun, pentru executarea misiunilor și în existența unui sistem de suport logistic prestabilit care întrebunțează, stocuri organice, suportul logistic naval de bază, baze logistice avansate, sistem de transport și aprovizionare naval, terestru și aerian.

La pace și la război, misiunea principală a logisticii forțelor navale este de a asigura și susține nivelul de operativitate al forțelor și suportul necesar în timpul și locul potrivit. La pace nivelul de operativitate stă la baza capabilității forțelor navale de a îndeplini o largă gamă de misiuni. La război, nivelul de operativitate este o condiție inițială pentru desfășurarea efectivă a misiunilor de luptă.

În Doctrina Forțelor Navale se precizează că, „în acest context logistica Forțelor Navale poate fi definită ca un subsistem al logisticii sistemului național de apărare și reprezintă un complex de măsuri și activități, organizate și desfășurate într-o concepție unitară, de către mari unități, unități și structuri specifice, în cooperare cu unități subordonate Comandamentului Logistic Întrunit, alte structuri din sistemul național de apărare și structuri logistice aliate și/sau cu caracter multinațional, pentru asigurarea condițiilor materiale și de asistență, necesare pregătirii și ducerii acțiunilor grupurilor/grupărilor de nave și a altor structuri din componere”.

Cazarma Flotilei de la Brăila, 1867.



Rolul unităților, subunităților și formațiunilor de logistică din componerea Forțelor Navale este de a furniza oportunităților de nave și de uscat, în timp de pace, criză și pe timp de război, în condițiile solicitate și în locurile stabilite, tehnica, materialele, produsele, piesele de schimb și serviciile logistice necesare pentru desfășurarea în condiții optime a acțiunilor de luptă.

Repere generale ale dezvoltării logisticii Forțelor Navale Române

După înființarea Corpului Flotilei la 1860, interesul autorităților s-a manifestat în direcția sprijinirii dezvoltării noului corp de armă. În context, asigurarea logistică a devenit deosebit de importantă. Deși dotarea inițială a noului corp al Flotilei unice era destul de modestă putându-se conta doar pe 6 șalupe-canoniere, efectivul total al Flotilei fiind de 275 de oameni, existau 6 baze, în porturile Chilia, Ismail, Galați, Brăila, Giurgiu și Calafat, fiecare dintre acestea cu servicii minime de întreținere.

În anul 1864, Comandamentul Flotilei, stabilit inițial la Ismail, a fost mutat la Brăila, în locul numit „Pescăria”, iar în locul numit „Pescăria veche” a fost înființat un atelier pentru repararea navelor, care a constituit nucleul Arsenalului Marinei de mai târziu.

Având sediul în portul Galați, între-prinderea de reparații a navelor din dotarea Flotilei a luat denumirea de *Arsenalul Flotilei* în anul 1879, din 1881 căpătând autonomie

de administrare, asemenea Arsenalului Armatei. În cadrul *Arsenalului* s-au produs: șleperi metalice, elemente pentru podurile de pontoane, pontoane, echipament pentru ambarcațiuni. Aici s-a asigurat întreținerea tehnică a navelor militare și civile, realizându-se prin aceasta economii importante la materiale care trebuiau aduse de peste hotare. O realizare deosebită a fost docul plutitor din anul 1898, executat parțial în străinătate, completat, montat și lansat la apă la Galați, fiind destinat întreținerii navelor mari, atât militare cât și civile. Dotarea corespunzătoare și experiența acumulată în timp de muncitorii *Arsenalului* au permis ca, în 1907, să fie montate și lansate la apă monitoarele importate din Imperiul Austro-Ungar.

Prin noua structură organizatorică a marinei stabilită la 1896 prin Înalțul Decret nr. 1093 din 28 mai pentru organizarea flotilei, pe lângă *Divizia de Mare* cu sediul la Constanța, *Divizia de Dunăre* cu sediul la Galați, au fost create *Depozitul echipajelor* și *Apărarea fixă și mobilă a porturilor*. Arsenalul Marinei Militare funcționa în continuare cu reședința la Galați, ca și Depozitul de Muniții și Torpile și Atelierul de Echipament și Îmbrăcăminte cu reședința.

La intrarea României în Marele Război al Reîntregirii în anul 1916, organizarea Marinei Militare avea în componere și *Depozitele Centrale*, ca și *Arsenalul Marinei*.

După război, printr-o nouă organizare stabilită în anul 1921, Marina a cuprins

Hala mecanică la Arsenalul Marinei, 1898.



7 unități administrative, între care Arsenalul Marinei. Ulterior, prin *Legea pentru modificarea organizării și funcționării M.Ap.N.* din 8 iunie 1932, structura Marinei Militare cuprindea și Serviciile Marinei (cu Arsenalul, Depozitele de Armament, muniții, mine și torpile, Depozitul de materiale consumabile).

În 1939, întreserviciile Comandamentului Marinei Regale se regăsea Serviciul Tehnic. În anii celui de-Al Doilea Război Mondial, componenta logistică a Forțelor Navale române a contribuit la buna desfășurare a misiunilor și acțiunilor de luptă.

De la 22 iunie 1941 - data intrării României în război - până la 1 septembrie 1943, activitatea celor 34 de nave ale Forțelor Navale Maritime s-a concretizat în 21.586 ore de marș în care s-au parcurs 22.678 mile marine, escortând nave care au transportat 1.773.695 de tone, din care 316.537 transportate cu nave românești. Navele de război au executat până la 1 mai 1943, 507 misiuni, provocând inamicului pierderi cifrate la 15 submarine, 17 avioane, șase nave de război și o navă comercială.

După război, la 1 decembrie 1945 organizarea Marinei Regale cuprindea și Arsenalul Marinei Regale, Depozitul A. M. G. T. Otopeni, Depozitul de Muniții Hinog, Depozitul de Muniții Tândărei, Depozitul de Echipament, Depozitul de Imprimarie și Tipografie, Depozitul Sanitar și Farmacia.

Deceniile postbelice au adus dezvoltarea logisticii navale. În anul 1964, la 14 martie, a fost înființat Depozitul 342 Mixt sub denumirea de Baza 342 Tehnică, structură subordonată Brigăzii 29 Vedete Mangalia. La 30 iunie 1980 a fost înființat Batalionul 329 Aprovizionare, dislocat în garnizoana Brăila, la 30 mai 1995, Batalionul devenind Baza 329 Logistică. Ulterior, la 1 august 2002, Baza s-a transformat în Secția Logistică. La data de 1 aprilie 1983 au fost înființate Baza 330 reparații și Aprovizionare Constanța și Baza 335 Reparații și Aprovizionare Mangalia a Brigăzii 29 Vedete. Prima structură avea ca atribuții asigurarea logistică a unităților din compunerea Diviziei 42 Maritime. La 1 martie 1993 unitatea a primit denumirea de Baza 330 Logistică, iar din anul 2002 Secția 330 Logistică. De asemenea, Baza 335 Reparații și Aprovizionare Mangalia s-a transformat în anul 2002 în Secția Logistică Mangalia. La 20 septembrie 2002 s-a înființat Baza 1 Maritimă cu misiunea

Aspect din timpul pregătirii unei rachete de exercițiu.



principală de asigurare a logisticii unităților de nave.

Logistica forțelor navale în contextul transformării

Natura de bază a logisticii navale s-a schimbat foarte puțin de-a lungul timpului. Principiile de bază ale logisticii nu au vârstă. Totuși, complexitatea și impactul logisticii navale s-a dezvoltat ca urmare a schimbărilor în complexitatea forțelor de susținere și a extinderii rolurilor și misiunilor. Această complexitate și stare critică este conținută de următoarele tipare.

Complexitatea sistemelor. Sistemele și platformele complexe necesită susținere tehnică specializată. Cu operații care depind de din ce în ce mai puține dar mai scumpe sisteme de desfășurare, dar care au nevoie de susținere avansată, logisticianul este provocat să susțină fiecare sistem vital online prin intermediul resurselor de desfășurare necesare și obținute fără întârziere.

Viteza de război crește. Noile tehnologii de comunicație au accelerat fluxul de informații către comandantul combatant. Sistemele avansate de supraveghere și luptă contribuie, de asemenea, pentru fluxul de informații și pentru viteza de reacție potențială. Această creștere în viteză se bazează pe abilitatea comandantului de a recepționa informație integrată și să o evalueze repede și cu exactitate, urmând să ia decizii pertinente și rapide bazate pe aceste informații. Implementarea acestui proces izvorăște din necesitatea de a dobândi dominația asupra câmpului de luptă și de a răspunde rapid la capabilități similare pe de altă parte. Acest sistem de accelerare a informației comprimă timpul necesar pentru planificarea și răspunsul logisticii și accelerează procesul de decizie pentru pătrunderea în cercul decizional al inamicului.

Extinderea câmpului de luptă. Nu numai că operațiile sunt desfășurate departe de casă dar aceleași tehnologii care restrâng orizontul mondial extind câmpul de luptă. Doar cu câteva zeci de ani în urmă bătăliile decisive pe mare se desfășurau în zone prea mici ca extindere astfel încât să cuprindă o singură armată din zilele noastre. Accesarea informației care odinioară era restrânsă la linia vizuală este acum generată global. Logisticianul naval își are clienții dispersați și activi pe zone vaste și care își schimbă rapid și frecvent

Navale Secției Logistice Tulcea.



intențiile, cerințele și locațiile ca răspuns la situațiile în desfășurare. Modulurile de comunicare și transport sigure și exacte sunt o necesitate imperioasă.

Extinderea cerințelor misiunii. Alte tipuri de misiuni și forțe trebuie susținute. Accentul crescut pus pe operațiunile militare, altele decât războiul semnalizează o cerință pentru susținerea logistică a clienților și misiunilor care nu sunt militare în mod tradițional. În mod simultan noul accent pus pe operațiuni multinaționale complexe și efectuate între forțe aliate necesită cooperare interoperabilitate și o flexibilitate logistică mai mare ca răspuns la cerințe, surse, sisteme și proceduri divergente.

Aceste tipare nu sunt noi, ele au jucat un rol în doctrina și practica logisticii navale secole de a rândul. Planificatorii navali, operatorii și logisticienii trebuie mereu să mențină în formă, să anticipateze, să inoveze și să ghideze efortul în mod continuu pentru îmbunătățirea doctrinei, sistemelor și procedurilor. Angajamentele operaționale cer o concentrare asupra efectivității forței și a necesității furnizării pregătirii optime la cel mai valoros stadiu. Restricțiile bugetare și alte limitări legate de bunurile disponibile cer o aplicare a principiilor economiei și a simplității.

Echilibrarea acestor cerințe competitive pentru a produce sisteme logistice mai bune și care să furnizeze sprijin și mai eficient, cere atenția participanților aflați la toate nivelurile forțelor susținute și de susținere. Câteva dintre cele mai semnificative schimbări în cerințele de susținere a logisticii pot proveni din schimbarea în natura forțelor susținute. Cerințele reduse rezultă din restrângerea dimensiunii și cerințelor forței susținute, dar și din cea a dimensiunii și cerințelor forței susținătoare. Dacă forța susținută poate fi micșorată, dacă ea își poate proiecta puterea la un stadiu mai înalt și dacă poate funcționa cu mai puține cerințe și susținere, susținerea logistică de bază poate fi dobândită mult mai economic. Programele continue de îmbunătățire vin cu reduceri semnificative în cerințele susținerii.

Iată câteva exemple, supuse îmbunătățirii permanente: forță letală crescută care permite comandantului combatant să furnizeze capabilitatea de luptă necesară de la un nivel de forță inferior; gradul de supraviețuire ridicat dobândit prin apărare activă și pasivă și prin protejarea forțelor, ceea ce permite comandantului reducerea pierderilor prin reducerea necesității

Remorcherul maritim Viteazul (RMS 101).



viitoare de susținere; creșterea distanței sistemelor de bătaie poate reduce nivelul forțelor, printr-o angajare la distanțe mai mari permițând o susținere de luptă mai mică și susținere de luptă de la țarm, cu reduceri de supraveghere atât la cerințele forței de protecție, cât și a activității de suport logistic către eşaloanele logistice superioare. Împreună cu timpul de luptă pe mare și fluxul de susținere întrerupt pe mare va continua să ceară o prezență restrânsă de susținere a luptei și a aprovizionării de luptă de la țarm; reduceri de greutate și volum care să permită același nivel letal, protecție, detectare, mobilitate și comunicare cu sisteme mai mici și mai ușoare; cicluri de mentenanță îmbunătățite care să permită operațiuni susținute cu cerințe reduse pentru piese de schimb, lubrifiant și furnizarea rezervelor de întreținere etc.; cooperare și interoperabilitate crescută între servicii și forțele susținute logistic, permite ca nivelurile forței globale să fie reduse prin eliminarea redundanțelor în sisteme și a susținerii; accesul crescut la informație permite comandantului o mai mare economie a forței prin luarea unor decizii de comandă și control mai bune și mai rapide; folosirea eficientă a forței în desfășurarea forțelor navale reduce amprenta logisticii tradiționale.

Îmbunătățirile adiționale ale sistemului logisticii sunt introduse pentru o eficiență crescută, permițând unui nivel de logistică dat să susțină forțele combatante în timp optim. Fiecare element de logistică, la fiecare nivel și în fiecare zonă funcțională reprezintă un candidat pentru îmbunătățirea constantă.

Toate armatele moderne reconfigurează permanent structurile luptătoare, concomitent cu acordarea unei priorități similare și unităților ce asigură sprijinul logistic.

Această necesitate de transformare a fost materializată prin elaborarea „Strategiei logisticii Armatei României”, documentul, deosebit de important pentru domeniul logistic, ce încorporează strădanile de adaptare a celor mai noi abordări în domeniul ale statelor membre ale NATO la modalitatea practică în care economia națională își poate susține armata.

În conținutul Strategiei logisticii Armatei României au fost definite o serie de concepte care au menirea de a clarifica și delimita unele aspecte generate de abordarea teoretică a complexului domeniu pe care îl reprezintă logistica și s-a identificat necesitatea de asigurare a unei balanțe optime între nevoia de a avea forțe bine pregătite și moderne, corelate cu numărul crescut de misiuni și resursele din ce în ce mai limitate.

Este evidentă nevoia de a diminua nivelul stocurilor, de a reduce cantitățile de materiale ce trebuie imobilizate pentru anumite perioade, dar, mai ales, de a asigura mobilitatea acestor stocuri pentru ca timpul de reacție să fie scurtat semnificativ.

Trebuie să avem în vedere o nouă abordare a managementului logistic militar, care să fie percepută nu numai ca un punct central al viitorului susținerii logistice, ci și



Nava de suport logistică pentru fregate Constanța în timpul unui exercițiu de antrenament pe mare.

ca un punct de sprijin pentru efortul forțelor armate de a realiza echilibrul necesar între starea de pregătire și modernizarea necesară.

Logistica Forțelor Navale astăzi și în viitor

Transformarea logisticii, asumată prin aplicarea Strategiei logisticii Armatei României are impact la toate nivelurile. Locotenent-colonelul ing. Teodor Icniaș prezenta în Gândirea Militară Românească nr. 6/2009, acest impact la fiecare nivel astfel: „strategic - prin: luarea deciziilor de transformare a sistemului logistic în ansamblul său; realizarea planurilor strategice de transformare; asumarea priorităților în evoluția logisticii; operativ - prin: implementarea unui sistem total privind vizibilitatea stocurilor; realizarea transformării operaționale a structurilor logistice; implementarea sistemelor operaționale de distribuție a materialelor și serviciilor logistice înspre forțele angajate în operații; tactic - prin: realizarea stocului trupelor; formarea capabilităților logistice; introducerea noilor echipamente logistice; realizarea sprijinului medical operațional; formarea și pregătirea personalului de logistică și încadrarea acestuia.

Datorită caracterului, în general, înrunit al grupărilor navale (nave, unități de uscat și elemente de sprijin aerian) logistica operațională specifică capătă un caracter de complexitate tot mai ridicată în evoluția ei temporală. Acțiunile grupărilor navale în cadru aliat, multinațional și implicarea crescândă a infanteriei marine în operații de misiuni, duc la accentuarea caracterului expediționar al forțelor navale și la creșterea rolului logisticii aferente proiectiei forței, a importanței realizării lanțurilor logistice departe de bazele naționale și a cooperării cu structurile logistice ale aliaților.

În acest context și evaluând procesul dezvoltării concepțiilor doctrinei privind forțele navale și logistica specifică, putem evidenția, fără a excepta și posibilitatea unei evoluții ulterioare diferite, elementele



Comandamentul Secției 335 Logistică Mangalia.



Întreținerea parcului auto.

importante pe care se va pune accent în viitor, astfel: autosusținerea - suportul logistic organic; dislocarea timpurie și logistica graduală ; capabilități de proiectie a sistemului logistic în mediul maritim și cel adiacent; transportul pe mare cu accent pe transportul strategic naval; porturi, infrastructuri de debarcare și puncte intermediare în proiectia forței; sisteme logistice întrunite în zonele de litoral și cele din apropierea zonelor maritime de operații; forțele de escortă și siguranța transporturilor logistice maritime; forțele maritime de apărare locală și protecția forțelor de logistică; amenajarea și pregătirea punctelor de destinație în zona de operații;

În timp ce lumea continuă să se schimbe, misiunile noastre militare se vor schimba și ele. Prin toate acestea și multe altele, profesioniștii din structurile navale specifice, vor continua să caute modul cel mai nou pentru a face logistica navală mai responsabilă, simplă, flexibilă și economică. ■

Transportul naval



Foto: Mihai Egorov

Locotenent-comandor
ing. **Mihai EGOROV**

Transportul naval este unul din cele mai vechi sisteme de transport și s-a dezvoltat vertiginos în ultimii ani, datorită avantajelor pe care le are în raport cu celelalte categorii de transport, fiind în general, mai ieftin decât transportul pe oricare dintre celelalte căi de comunicație, terestră, feroviară sau aeriană.

Logistica este știința planificării și realizării mișcării și întreținerii forțelor. În sensul său cel mai cuprinzător, logica înglobează acele aspecte ale operațiilor militare care se referă la proiectarea, dezvoltarea, achiziția, depozitarea, transportul, distribuția, întreținerea, evacuarea materialelor, echipamentelor și tehnicii și scoaterea acestora din uz; transportul personalului; achiziția, construcția, întreținerea, exploatarea clădirilor, elementelor de infrastructură și scoaterea lor din uz; achiziția sau furnizarea de servicii; sprijin medical și asistență pentru sănătate.

Cheia puterii forțelor navale este logica navală și totala integrare a personalului înalt specializat într-o rețea complexă de suport tehnic, facilități, transport materiale și legături informaționale. Multitudinea de operații desfășurate de forțele navale, în mare deschisă și de-a lungul litoralului, în apele naționale și în lume, impune cerința de a rămâne în aceste arii un timp indefinit. Logica permite forțelor navale să fie expediționare și să desfășoare operații complexe în apele teritoriale, în apele internaționale sau oriunde pe mare, unde o cere interesul național.

Plecând de la sintagma că „nimeni nu poate fi astăzi conceput, fără logistică”, vă prezentăm, începând cu acest număr al revistei, o incursiune în lumea logisticienilor marinei, a acelor oameni – de cele mai multe ori, anonimi – dar care fac posibile acțiunile Forțelor Navale. Am ales pentru început o ramură specifică transportului în Forțele Navale, cea pe apă, și sistemul medical și de recuperare.

Mișcarea și transportul în Forțele Navale, constituie unul din domeniile funcționale de bază ale logisticii și cuprinde ansamblul activităților, capabilităților, resurselor și funcțiilor necesare pentru schimbarea locației forțelor, echipamentelor, tehnicii și materialelor militare. Mișcarea/deplasarea, ca parte a unei operații militare, presupune asigurarea capabilităților de sprijin necesare mobilității, transportului, infrastructurii și controlului mișcării, precum și a relațiilor de interdependență corespunzătoare. Deplasarea forțelor și a suportului logistic asociat în operațiile militare, indiferent de tipul și amploarea acestora, influențează direct îndeplinirea obiectivelor strategice și operative și obținerea succesului dorit. Transportul este constituit din ansamblul activităților prin care, cu ajutorul mijloacelor specifice, militare și/sau civile din înzestrare și/sau contractate din alte surse, se realizează deplasarea forțelor, personalului, echipamentelor și materialelor în locațiile geografice dorite.

Resursele de transport naval necesare se asigură de Statul Major al Forțelor Navale, cu mijloacele de transport naval militare din înzestrare, de companiile naționale de transport naval și de administrare a infrastructurii specifice, conform înțelegerilor încheiate între Ministerul Apărării Naționale și acestea; prin înțelegeri bi și/sau multilaterale de

sprijin reciproc; prin înțelegeri privind utilizarea în cooperare și în comun a mijloacelor de transport naval puse la dispoziție de către națiuni și în cadrul alianțelor în acest scop; prin participare la inițiative de cooperare conduse de către NATO, UE, sau grupuri de națiuni; prin înțelegeri HNS și de alt gen, stabilite în funcție de situație.

Sistemul de transport al Forțelor Navale, este format din personal și structuri specializate în acest scop. Personalul și structurile de mișcare și transport funcționează, de regulă, independent sau în cadrul structurilor logistice din organica unităților, marilor unități, comandamentelor întrunite și independente, precum și în cele de conducere la nivelul SMFN.

Statul Major al Forțelor Navale asigură, prin personalul și structurile de mișcare și transport din componență, creșterea gradului de mobilitate și dislocabilitate a forțelor proprii, precum și resursele de transport necesare acestora pentru îndeplinirea misiunilor încredințate, prin înzestrarea și pregătirea, corespunzător structurilor de forțe, a structurilor de mișcare și transport destinate sprijinului de luptă al forțelor, precum și a celor destinate sprijinului RSOM; implementarea conceptelor, doctrinelor, standardelor de proceduri stabilite pentru mișcare și transport; asigurarea resurselor de mișcare și transport necesare, în funcție de structura de forțe, programele de înzestrare și misiunile forțelor; achiziția, mentenanța și exploatarea, comanda și controlul mijloacelor de transport (terestre, aeriene și navale) din înzestrare, precum și îndeplinirea cerințelor de transport aerian conform cererilor și priorităților stabilite; planificarea și coordonarea executării mișcărilor și transporturilor pentru asigurarea nevoilor proprii de

instruire, generare și regenerare a forțelor; pregătirea personalului și structurilor de specialitate, instruirea și antrenarea trupelor pentru mișcare și transport; asistență de specialitate și participarea cu personal specializat la încheierea acordurilor specifice, în cadrul inițiativelor internaționale.

Prin misiunile pe care le au, Forțele Navale participă la evacuarea cetățenilor români din străinătate (operații de evacuare noncombatanți); la operații de sprijin al păcii și asistență umanitară, conduse de NATO, UE, OSCE și ONU dar și la limitarea și înlăturarea efectelor dezastrelor naturale, evacuarea și protecția populației și a bunurilor materiale.

Forțele Navale Române asigură nevoile de transport ale trupelor proprii, dar și ale celorlalte categorii de forțe din armată atât pe Dunăre, cât și pe mare. Implicarea Armatei Române cu trupe în diferite teatre de operațiuni, unele aflate la distanțe considerabile de țară, cum este cazul Irakului sau Afganistanului, a făcut necesară proiectarea, prin forțe proprii, nu numai a efectivelor, dar și a tehnicii și logisticii aferente transportului acestora.

Transportul pe mare

Transportul maritim este principalul mod de transport utilizat pentru deplasarea forțelor și suportului logistic asociat acestora pe distanțe foarte lungi, care presupun traversarea mărilor și a oceanelor. Prin mijloacele aflate la dispoziție, Forțele Navale au executat misiunile de transport tehnic și materiale atât în cadrul unor exerciții navale, cât și în cazul unor transporturi pentru alte structuri ale Ministerului Apărării Naționale.

În anul 1979 prima navă bază autopropulsată de mare tonaj din Marina Militară Română, *Nava Școală 281*, intra în serviciu, iar în anul 1991 își schimbă denumirea în nava *Constanța* (281). Actualmente, nava poartă numele de *Navă Școală* și de Suport Logistic pentru Fregate și se află în componența Flotei de Fregate. Nava este destinată transportului de materiale și personal în teatrele de

operații și în cadrul misiunilor umanitare, realimentării pe mare a fregatelor, sprijinului supravegherii, căutării și salvării pe mare și instruirea elevilor și studenților prin marșuri de instrucție. În anii 1991 și 1994, NSSL Constanța a executat marșuri de instrucție în Marea Mediterană.

În august 1999, nava de suport logistic *Constanța*, a participat alături de nava *Midia* și remorcherul *Grozavul*, la un transport umanitar în zona Turciei afectată de cutremur. Navele au transportat atunci la Golcuk și Deringe, 5 tone de medicamente și materiale sanitare solicitate de autoritățile turce, 4 autosanitare, 20 de corturi de campanie și 45 de medici, asistenți și ambulanțieri de la spitalele de urgență din București, Constanța și Medgidia. Ajutorul acordat de Forțele Navale Române prin aceste nave a fost menționat, apoi, în scrisoarea de mulțumire a șefului Statului Major al Flotei Militare turce, contraamiralul Mustafa Ozbey.

Au urmat apoi două peripluri culturale, ODISEEA 2001 și ODISEEA 2003, când *Nava Școală Constanța* a „transportat artiști” și a făcut ca după fiecare escală România să fie mult mai admirată și mult mai aproape de sufletele celor care ne-au cunoscut afinitățile și ospitalitatea.

În septembrie 2005, *Nava Școală Constanța* a executat una din misiunile ei de bază, transportul de personal și materiale în cadrul misiunilor internaționale. A fost vorba de participarea Armatei României la exercițiul RESCUE MEDCEUR 05, desfășurat în Georgia. La bordul navei au fost ambarcați atunci 11 studenți ai Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”, 7 scafandri EOD, 36 de medici, între care 13 ofițeri studenți ai Institutului Medico-Militar din București și Târgu Mureș și un ofițer student din Republica Moldova, precum și două autosanitare și o autospecială. Misiunea principală a navei a fost de a transporta personalul medical și echipamentele aferente acestuia de la Constanța la Batumi și retur, misiune care a fost îndeplinită cu succes.

NST Albatros este vechiul cargou *Dej*, lansat la apă în 1977 la Șantierul Naval

Brăila, exploatată până în anul 1990 de NAVROM Constanța și preluată în același an de Academia Navală „Mircea cel Bătrân” pentru a fi folosită ca navă școală de către studenții Facultății de Marină Civilă. După trei ani petrecuți la Șantierul Naval Galați pentru reparații medii în vederea reclassificării și amenajării ca navă-școală, *NST Albatros* a acostat în portul militar în luna august 1995. Până în anul 2001 la bordul navei au efectuat practica studenții Facultății de Marină Civilă dar *NST Albatrosul* a participat și la exerciții multinaționale cum ar fi RESCUE EAGLE 97, COOPERATIVE PARTNER 98 sau ELLIPSE BRAVO 2000.

În perioada 2001-2002, după reobținerea clasei de la Registrul Naval Român și sub managementul CNM Petromin SA, nava a efectuat zece voiaje internaționale având la bord cinci serii de studenți din anul IV ai Facultății de Marină Civilă.

După amplele lucrări de reparații și modernizări declanșate în anul 2004, nava a trebuit să treacă prin furcile caudine ale redobândirii clasei de registru. Odată operațiunile finalizate, *Albatros* poate să execute transporturi de materiale în cadrul unor marșuri de instrucție de scurtă și medie durată în Marea Neagră și Marea Mediterană, având la bord studenți din anii superiori ai Facultății de Marină Civilă din Academia Navală „Mircea cel Bătrân”. În anul 2008 nava a efectuat cinci astfel de marșuri de instrucție.

În scurtă sa istorie *NST Albatros* a efectuat și misiuni de transport strategic cum au fost cele din anul 2003 (iulie-noiembrie) din Golful Persic când a transportat tehnică militară și echipamente (mai exact, o parte din tehnica Companiei de Geniu din Irak) în folosul Ministerului Apărării Naționale și din anul 2009 când *Nava Școală* și de Transport *Albatros* a executat două misiuni de transport speciale, aducând tehnică și echipamente ale militarilor români, din Irak, la încheierea misiunii Armatei României în acest teatru de operații.

O misiune importantă de transport a Forțelor Navale pe mare o reprezintă transportul de combustibil între porturile

Tancul maritim 532.

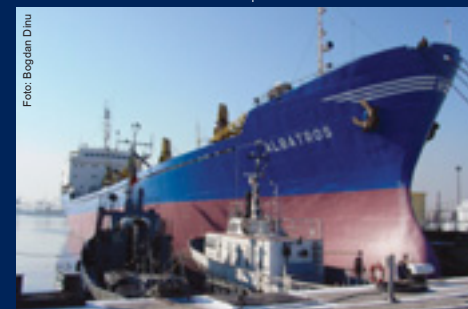


Foto: Bogdan Dru



Foto: www.navy.ro



Foto: Mihai Egorov

Misiune de transport pe Dunăre cu CEAM-ul 417.

maritime sau de la porturile maritime spre cele fluviiale, misiuni care se execută cu tancurile de combustibil aflate în cadrul Divizionului de Nave Speciale. O altă misiune importantă o reprezintă cea de transport și plantare a țințelor navale folosite în cadrul tragerilor.

Transportul pe Dunăre

Situația geografică a țării noastre permite utilizarea pe scară largă a transportului fluvial, precum și a celui combinat cu alte căi (mai ales ferate și maritime). Transporturile fluviiale reprezintă, după transporturile maritime, cea mai eficientă modalitate de transport. Navigația fluvială este folosită în special pentru transportarea de materii prime și materiale. După transportul maritim, transportul fluvial reprezintă de asemenea, modalitatea de transport cea mai ieftină.

Transportul pe căile navigabile interioare asigură deplasarea unui volum mare de forțe și a unor cantități mari de materiale militare fiind limitat doar de infrastructurile și mijloacele de transport corespunzătoare. Deplasarea forțelor și suportului logistic asociat acestora pe căile navigabile interioare, se asigură de către structuri specializate pentru executarea transporturilor pe aceste căi de comunicație.

Pe Dunăre, misiunile de transport sunt îndeplinite de navele (CEAM-uri, remorchere fluviiale, tancuri fluviiale) Secțiilor Logistice de la Tulcea și Brăila,



Foto: Nicu Dumbravă

Remorcherul fluvial 328 transportând populația civilă de la Tulcea la Tudor Vladimirescu.

unități aflate în subordinea Bazei Logistice Navale. Din acest punct de vedere, misiunile Secțiilor 325 Logistică Tulcea și 329 Logistică Brăila sunt asemănătoare, una ocupându-se de asigurarea navelor din zona Tulcea, precum și a forțelor care acționează în Delta Dunării și respectiv de asigurarea navelor din zona Brăila-Galați. Având o zonă mare de responsabilitate, navele logistice, în primul rând cele de transport, execută misiuni în zona de responsabilitate pentru asigurarea cu produse, materiale necesare unităților Forțelor Navale, precum și pentru forțe din sistemul național de apărare. Transportul

tehnicilor, echipamentelor și combustibililor în zone greu sau imposibil accesibile cu alte mijloace de transport sunt alte misiuni executate de aceste nave.

Nu trebuie omis nici rolul jucat de remorcherele fluviiale, cele care pe lângă misiunile lor de bază, au asigurat aproape în fiecare iarnă, la Tulcea, transportul personalului din localitate în suburbia Tudor Vladimirescu, atunci când Dunărea a fost înghețată.

Indiferent dacă a fost vorba de misiuni executate pe mare sau pe Dunăre, navele de transport ale Forțelor Navale Române și-au îndeplinit întotdeauna misiunile. ■

Ordine, medalii și embleme cu ocazia Zilei Marinei Române

În cadrul activităților organizate pentru sărbătorirea Zilei Marinei Române, mai mulți ofițeri activi sau în rezervă, maiștri militari, soldați și gradați voluntari dar și personal civil contractual, au fost decorați, în semn de apreciere a serviciilor aduse Forțelor Navale Române, a rezultatelor obținute în procesul de instruire al Forțelor Navale, precum și a înaltului profesionalism dovedit în îndeplinirea misiunilor încredințate. La Constanța, sâmbătă, 14 august, au fost decorați din partea Președintelui României, contraamiralul de flotilă dr. Dan Hăulică, cu „Ordinul Virtutea Maritimă în grad de ofițer cu însemn pentru militari”, comandorul Cristinel Uce, cu „Ordinul Virtutea Maritimă în grad de cavalier cu însemn pentru militari”, comandorul Văjilă Dănuț, căpitanul-comandor Tampău Ștefan, maistrul militar clasa a II-a Popa Gheorghe Adrian, cu medalia „Virtutea Maritimă clasa a a III-a cu însemn pentru militari”. Ordinele au fost înmânate de către consilierul prezidențial Iulian Fota. Ministrul Apărării Naționale a conferit „Emblema de Onoare a Armatei României”, contraamiralului dr. Aurel Popa, comandoului Alexandru Mârșu, locotenent-colonelului Vasilică Munteanu, Pcc Felicia Pascal. Emblemele au fost conferite de secretarul de stat în Ministerul Apărării Naționale, Viorel Oancea. Contraamiralul dr. Niculae Vâlsan, locțiitorul șefului Statului Major General pentru resurse a înmănat „Emblema de onoare a Statului Major General”, comandorilor Tiberiu Chodan și Ion Condur, căpitan-comandoului Marin Marian, plutonierului-major Dan Grădinariu, plutonierului-major Tomiță Mitan. Șeful Statului Major al Forțelor Navale, contraamiralul dr. Aurel Popa a conferit „Emblema de Onoare a Statului Major al Forțelor Navale”, generalului de brigadă dr. Gheorghe Motoc, comandoului Valeriu Dobrin, căpitanului-comandor Vasile Dobref, viceamiralului (rtg) Ilie Ștefan, viceamiralului (rtg) Petre Anghel, comandoului (r) Mihail Marinescu, Orban Carmen, Stăncioiu Andrei. În numărul viitor al revistei vă vom prezenta lista completă a personalului din Forțele Navale decorat de Ziua Marinei Române 2010. (M.E.)



Foto: Mihai Egorov

Secretarul de stat în Ministerul Apărării Naționale, Viorel Oancea conferind din partea Ministrului Apărării Naționale „Emblema de Onoare a Armatei României”, contraamiralului dr. Aurel Popa.



Foto: Mihai Egorov

Contraamiralul dr. Niculae Vâlsan, înmânând din partea șefului SMG, „Emblema de onoare a Statului Major General”, comandoului Ion Condur.



Foto: Mihai Egorov

Consilierul prezidențial Aurel Fota înmânând „Ordinul Virtutea Maritimă în grad de ofițer cu însemn pentru militari”, contraamiralului de flotilă dr. Dan Hăulică.

Consilierul prezidențial Aurel Fota înmânând „Ordinul Virtutea Maritimă în grad de cavalier cu însemn pentru militari”, comandoului Cristinel Uce.



Foto: Mihai Egorov



Foto: Mihai Egorov

Contraamiralul dr. Aurel Popa înmânând „Emblema de Onoare a Statului Major al Forțelor Navale”, viceamiralului (rtg) Ilie Ștefan.

Contraamiralul dr. Aurel Popa înmânând „Emblema de Onoare a Statului Major al Forțelor Navale”, doamnei Carmen Orban.



Foto: Mihai Egorov

Dragorul maritim
Locotenent Lupu Dinescu (Dg.M 25)



Perfecționismul, valență sau limită a profesiei de scafandru

Psiholog Ruxandra GHIBU,
U.M. 02145,
Psiholog Irina STOICA,
U.M. 02125

Perfecționismul este o atitudine rigidă care nu lasă loc pentru imperfecțiuni, o luptă continuă pentru a fi cel mai bun, pentru a atinge idealul fără a face vreo greșeală, credința că nimic nu este îndeajuns de bun. Psihologii (Parker, 1994; Allen, 2003; Stoeber, Otto, 2004), au definit pe scurt perfecționismul ca o convingere că perfecțiunea poate și trebuie să fie atinsă. În forma sa patologică, este convingerea că orice este mai puțin decât perfect este inacceptabil, nivel la care este considerată nesănătoasă.

Stoeber și Otto (2006) au realizat o recentă trecere în revistă a diferitelor definiții și standarde ale perfecționismului. Au aflat că acesta cuprinde două mari dimensiuni: *eforturile perfecționiste* și *preocupările perfecționiste*. Eforturile sunt asociate cu aspectele pozitive, pe când preocupările, cu cele negative.

Aspecte pozitive: Perfecționismul poate conduce oamenii către succes și îi poate motiva pentru a persevera în fața descurajării și obstacolelor. Roedell (1984) susține că într-o formă pozitivă, perfecționismul poate oferi energia ce conduce spre mari realizări. Meticuloasă atenție la detalii necesară investigațiilor științifice, angajamentul care împinge compozitorii să își continue munca



Aspect de la salturile din elicopter ale scafandrilor GNFOS.

până când muzica lor atinge sunetele glorioase pe care și le imaginaseră, și persistența care îi ține pe marii artiști pe sevălet până când creația devine una cu conceptul, toate acestea își trag seva din perfecționism.

Aspecte negative: În forma sa patologică, perfecționismul poate fi foarte dăunător. Poate lua forma *procrastinației*, folosită pentru a amâna sarcinile și deprecierea de sine atunci când este folosit pentru a scuza performanța slabă sau să caute simpatie și aprobare de la alți oameni.

Procrastinație: pro („pentru”) și crastinus („ce ține de ziua de mâine”), a amâna în mod nejustificat începerea unei acțiuni, în

special din cauza neglijenței habituale sau a lenei; a temporiza, a târăgăna, a tergiversa. Psihologii citează adesea procrastinarea ca fiind un mecanism de combatere a anxietății asociate cu începerea sau finalizarea unei sarcini sau a unei decizii.

Cercetătorii în psihologie folosesc trei criterii pentru a categorisi procrastinarea. Pentru ca un comportament să fie considerat procrastinare, acesta trebuie să fie: neproductiv, inutil și întârziat. Procrastinarea cronică poate fi semnul unei tulburări psihice sau fiziologice.

Slanez a descoperit că perfecționiștii adaptabili prezintă nivele mai mici de procrastinație decât non-perfecționiștii.

Atleții, oamenii de știință și artiștii cu mari realizări deseori arată semne ale perfecționismului. Spre exemplu este posibil ca perfecționismul lui Michelangelo să îl fi împins către crearea marilor sale capodopere David sau Capela Sixtină.

Deseori perfecționismul este considerat ca dezirabil sau chiar necesar pentru obținerea succesului, însă există și dovezi ale faptului că, uneori, dorința de a fi perfect face imposibilă orice satisfacție, și face posibilă obținerea mult mai puținelor succese decât în cazul unei persoane cu țeluri mai realiste, care pot fi atinse.

Perfecționismul se asociază cu: **teama de eșec** - perfecționiștii deseori asociază eșecul în atingerea scopului cu lipsa valorii personale; **teama de a face greșeli** - asocierea greșelilor cu eșecul face perfecționiștii să rateze șansele de a învăța și de a evolua datorită faptului că își trăiesc viața cu unicul scop de a evita greșelile; **teama de dezaprobare** - dacă îl lasă pe ceilalți să le vadă imperfecțiunile, nu vor mai fi acceptați. Încercarea de a fi perfect este un mod de a se proteja, de a evita criticile, respingerea sau dezaprobarea; **gândirea de tip „totul sau nimic”** - deseori perfecționiștii cred că sunt inutili dacă rezultatele lor nu sunt perfecte. Ei întâmpină dificultăți atunci când trebuie să privească o situație în ansamblu. Evenimentele sau experiențele sunt văzute ca bune sau rele, perfecte sau imperfecte. O astfel de gândire deseori duce la procrastinație, pentru că a pretinde perfecțiune chiar și în rezolvarea celor mai mărunte probleme, poate deveni copleșitoare. Perfecționiștii cred că rezultatele perfecte sau performanța

absolută trebuie obținută de fiecare dată, și că, dacă un lucru nu poate fi făcut perfect, nu merită făcut. Astfel de convingeri pot duce la rezultate nedorite; **accentul exagerat pe „trebuie”** - perfecționiștii își trăiesc viața după o listă nesfârșită de reguli rigide pe care trebuie să le urmeze. Cu accentul pe ceea ce trebuie făcut, rareori se întâmplă să facă ceea ce vor cu adevărat; **niciodată îndeajuns de bun** - ei tind să îl vadă pe ceilalți cum ating succesul cu un minim de efort, puține erori, puțin stres emoțional și maximă încredere în sine. În același timp, își văd propriile eforturi ca nesfârșite și etern inadecvate.

Articolul de față urmărește un obiectiv general de bază, și anume relevarea diferențelor, în privința perfecționismului, care există între reprezentanții unei alte profesii, din domeniul civil, și scafandrii militari.

Ipoteză: se presupune că scafandrii militari sunt mai perfecționiști decât eșantionul de populație civilă. Pentru verificare ipotezei, a fost aplicat un chestionar de perfecționism (construit și validat statistic de către autori) pe un număr de 30 de persoane cu vârstele cuprinse între 15 și 72 de ani, din toate rangurile sociale.

În urma analizării rezultatelor statistice, s-a observat că, pentru eșantionul de scafandri, s-a obținut o formă asimetrică a distribuției, mai exact o curbă în formă de J, semnificând faptul că marea majoritate a scafandrilor testați au obținut scoruri ridicate (între 40 și 50 puncte) la variabila măsurată, echivalând cu un nivel ridicat al stabilității emoționale.

În ceea ce privește eșantionul de populație civilă, putem aprecia forma dis-

tribuției ca fiind normală (clopotul lui Gauss). Cele mai multe scoruri situându-se în jurul scorului 35, aflat la jumătatea drumului între prezența marcată și absența absolută a trăsăturii.

Din statisticile descriptive, am observat faptul că eșantionul civil a obținut o medie mai mică decât cea a scafandrilor militari, semnaland, într-adevăr, un nivel al perfecționismului mai scăzut decât al acestora.

Semnificația acestui rezultat obținut este aceea că nivelul de perfecționism al scafandrilor *diferă semnificativ* de acela al eșantionului de populație civilă, adică se confirmă ipoteza.

Perfecționismul poate să fie și chiar este privit ca un dezavantaj în majoritatea cazurilor, datorită caracteristicilor gândirii de tip perfecționist, cauzatoare de anxietăți extreme și uneori chiar paralizante pentru a mai putea duce la firm sfârșit activitatea (Stoeber, Otto, 2006).

Totuși, în ciuda acestor dezavantaje, există un număr de profesii și meserii în care perfecționismul este o virtute, calitate necesară, chiar esențială, și scufundarea se numără printre acestea.

Diferența esențială între a comite o eroare la suprafață și a comite o eroare sub apă este reprezentată de *consecințele* posibile ale acestei erori. Scafandrii militari, mai ales cei de incursiune, trec prin ceea ce a fost numită *„cea mai grea pregătire din lume”*, cu un singur obiectiv principal: antrenamentul intensiv și sever, desfășurat pe o perioadă îndelungată de timp și simularea repetată a condițiilor de scufundare va duce, în final, la *eliminarea erorilor* din misiunile propriuzise, care în 95% din cazuri duc la moartea instantanee a scafandrilor. Bineînțeles, cele mai grave erori la care fac referire manualele sunt legate de: nerespectarea planului de scufundare și aventurarea în locuri periculoase cu o vizibilitate redusă; eroismul prost înțeles care duce deseori la veritabile acte de sinucidere; neconștientizarea pericolului real, care duce la o acțiune superficială și ineficientă; periclitarea siguranței întregului grup de scafandri în cazul apariției panicii, și multe altele.

Din aceste motive, așa-zisele dezavantaje ale perfecționismului se transformă în avantaje în condițiile specifice de muncă ale scafandrilor și sunt deseori indispensabile pentru supraviețuirea sa și îndeplinirea cu succes a misiunii, deci, *cu cât transpiri mai mult la antrenament, cu atât mai puțin vei sângera în luptă...*



Misiune de antrenament a scafandrilor EOD.

Convocarea anuală a psihologilor marinei

În perioada 9-10 septembrie, în cadrul Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”, s-a desfășurat Convocarea anuală a psihologilor din domeniul cunoașterii, asistenței și selecției psihologice din Forțele Navale. La activitate au participat psihologi din Forțele Navale, dar și invitați din cadrul S.M.G., S.M.F.A. și Laboratorului Psihotehnic Auto din București. Activitatea a relevat aspecte specifice domeniului psihologic privind acordarea avizului pentru personalul care execută serviciul de permanență, precizări privind acordarea avizului pentru sănătate și securitate în muncă, relaționarea cu personalul care încadrează domeniul medical și cu comandanții de unități, precum și noul proiect al Centrului de Medicină Navală privind Baremele de acordare a aptitudinii de îmbarcare și scufundare, precum și evaluarea climatului psihologic din unități. De asemenea, în cadrul convocării, a reieșit necesitatea unei colaborări mai strânse între specialiștii din domeniul psihologiei din Forțele Navale și cei din Forțele Aeriene, în domeniile similare: aeronautică, operații speciale și scufundare. (C.H.)

„Nu cred că există o despărțire de cariera militară, ci doar o despărțire de cariera militară activă”

Interviu cu domnul viceamiral (r) Dorin DĂNILĂ

Locotenent-comandor
ing. **Mihai EGOROV**

- Domnule viceamiral de ce ați ales marina ca profesie și care au fost factorii determinanți în această alegere?

- M-am ghidat în alegerea mea plecând de la visul omului și dorința de aventură. Una din posibilitățile de a cunoaște mai mult lumea a fost și marea; cărțile m-au inspirat și ele în această alegere. Faptul că tatăl meu era ofițer tehnic de aviație și am mers cu el în mai multe garnizoane a influențat acest lucru. Vizita medicală pe care am făcut-o la intrarea în liceul militar nu-mi recomandă să-l urmez pe tatăl meu, ca aviator și nici nu mi-am dorit prea mult să devin aviator, ci îmi doream în principal să merg pe această necunoscută pe care o descoperisem la 9 ani.

- Cum vă amintiți marina în primii ani ca „marinar”?

- În 1972, când am terminat cursurile liceului militar de la Breaza și am venit în Constanța, viața de marinar a început cu o surpriză.

Trebuia să ne prezentăm undeva pe 25 septembrie și printr-o telegramă am fost chemați cu o săptămână mai devreme. Sosirea noastră s-a făcut deci mai devreme decât ne-o planificasem, așa cum toate activitățile ulterioare din marină s-au desfășurat și respectând planul și devansând sau întârziind anumite activități. Am fost 41 în promoție și am terminat 39, mulți dintre noi provenind din licee militare. Perioada de acomodare a fost o perioadă încărcată, cu un program destul de rigid, dar spre norocul nostru nu a durat prea mult. După două săptămâni de instrucție am fost mutați la bordul *NS Mircea* unde am parcurs tot anul I, exceptând perioadele de laboratoare. Viața în marină pentru noi a început deci, cu viața la bordul *NS Mircea*. Și anul II l-am petrecut tot la bordul lui *Mircea*, navă de care m-am atașat.

- În decursul carierei ați ocupat diferite funcții, de la cea de comandant serviciu de luptă comunicații și radiotehnică la bordul unei nave antisubmarine la Mangalia, până la cea de șef al Statului Major al Forțelor Navale. Care a fost funcția cu care v-ați identifica cel mai bine?

- Dacă ar fi să mă gândesc la durata petrecută pe o funcție, funcția cu care m-aș identifica ar fi cea de șef de stat major. 11 ani îndeplinit această funcție atât la Divizionul 174 Droagore de Radă, dislocat la Tulcea, dar și la Divizionul 50 Vânătoare de Submarine. Efectiv, Divizionul 50 este cel care m-a crescut; a fost unitatea în care am intrat ca locotenent, eu și șase colegi de-ai mei și am plecat din acea unitate cu gradul de comandor și comandant de unitate. Am fost repartizat în 1976 la bordul vânătorului de submarine 2, alături de viitorul contraamiral Gheorghe Petria. Mi-ar fi plăcut să fi fost mai mult la comanda navei, dar din păcate vânătorul de submarine 1 pe care l-am comandat în perioada 1980-1981, era o navă care oferea comandanților posibilitatea de a da examen la Academia Militară, dar și șansa ca acești comandanți să intre. Au fost aproape patru



ani în care comandantul vânătorului de submarine se schimba anual. Perioada de la comanda navei a fost o perioadă care aș fi vrut să dureze cel puțin la fel ca celelalte, adică patru ani. După Academie a început tot ce a însemnat pregătirea mea ca ofițer de stat major, pregătire pe care o începusem cât am fost la unitate.

- Care sunt împlinirile viceamiralului Dorin Dănilă?

- Împlinirile țin în mod firesc de evoluția în carieră și faptul că toată perioada și toată dragostea pe care am avut-o și o am față de mare, față de oamenii care muncesc pe mare. M-am simțit împlinit odată cu numirea în funcția de șef al Statului Major al Forțelor Navale. În viață sunt momente și de urcuș și de coborâș, important este că l-am simțit pe toți comandanții și subordonații mei, aproape, vizavi de tot ceea ce mi-am propus să fac. Unele lucruri le-am reușit, altele din păcate, nu.

- Ce regretați că n-ați reușit să realizați?

- Au fost multe lucruri pe care n-am reușit să le realizez; pe unele le voi lăsa moștenire, la fel cum poate pe unele le-am primit de la predecesori. Aș începe cu neîmplinirile care au însemnat pierderi de vieți omenești, nu legate neapărat de desfășurarea unor activități în teatrele de operații, ci au ținut mai mult de atitudinea avută față de anumite categorii de instrucție și pregătirea fizică, este una din aceste categorii. Prin vizitele medicale de la Centrul de Medicină Navală am cerut să fie supravegheați mai bine cei care au predispoziții spre anumite afecțiuni. A doua nerealizare ar fi legată de programele strategice, dar mai ales de etapa a doua de modernizare a fregatelor pe care în 2007, am fost foarte aproape să începem să o derulăm; ulterior condițiile financiare nu au mai fost favorabile; submarinul, o altă prioritate pentru mine, dar procedurile și asigurarea financiară pentru derularea programului sunt dificil de îndeplinit.

- Cum ați caracteriza perioada în care v-ați aflat la comanda Forțelor Navale Române?

- A fost o perioadă normală, cu realizări și neajunsuri inerente. Cred că a fost în primul rând o perioadă de acumulări calitative; au fost și acumulări cantitative, în primii doi ani (2007, 2008,n.n.) când resursele puse la dispoziție au fost aproape suficiente și au determinat ca și instrucția să se desfășoare cum am planificat-o. Ultimii doi ani au fost din păcate ani în care a trebuit să ne prioritizăm obiectivele pentru anul respectiv și să reducem activitățile care urmau să se desfășoare pe mare sau pe Dunăre. În acest moment, există, din păcate, posibilitatea ca dragostea de mare să dispară. Cred că toți cei care sunt în acest moment la comanda Statului Major al Forțelor Navale vor găsi resursa necesară, nu numai materială dar și morală, pentru a-i determina pe subordonați să-și mențină plăcerea de a naviga pe mare, plăcerea de a se instrui pe mare. Este adevărat că perioadele de ieșire pe mare vor fi mai scurte, dar vor fi benefice și pot fi foarte bine pregătite de la cheu.



Aspect din timpul ceremonialului de predare-primire a funcției de șef al Statului Major al Forțelor Navale.

- Cum arată Forțele Navale în anul 2010?

- În 2010, Forțele Navale sunt o categorie de forțe care s-a adaptat în timp obligațiilor asumate în cadrul NATO și UE, la nivelul resurselor pe care le-a avut la dispoziție. Unele din obiective au fost deja atinse și se pot menține interoperabile și se pot menține compatibile cu celelalte ale NATO și UE, altele vor trebui regândite și rearanjate ca termene, în funcție de resursa avută la dispoziție. Din punctul meu de vedere deciziile privind programele strategice nu țin de oamenii îmbrăcați în uniformă, dar la aceste programe nu se poate renunța.

- A fost pentru prima dată în istoria recentă a Forțelor Navale Române când ceremonialul de predare-primire al funcției de șef al Statului Major al Forțelor Navale s-a desfășurat în Portul Militar Constanța. De ce a fost aleasă această locație?

- A fost dorința mea ca ceremonialul să se desfășoare în Portul Constanța, deoarece această categorie de forțe este reprezentată de nave. În 2006, la preluarea comenzii SMFN, domnul amiral Marin, era numit deja în funcția de șef al Statului Major General, iar ceremonia nu s-a desfășurat în aceleași condiții în care am făcut predarea – cu un nou șef al SMFN numit în funcție.

- Ce sentimente vă încearcă la despărțirea de cariera militară?

- Nu cred că există o despărțire de cariera militară, ci doar o despărțire de cariera militară activă. Am sentimentul că, cu bune și rele, am reușit să-mi fac datoria și nu mi-am trădat dragostea de mare și față de meseria pe care mi-am ales-o. Să fiți conștienți că și acolo unde voi activa în continuare – în cadrul Iglilor, Clubului Amiralilor etc. – voi fi alături de marină. Nu doresc să judec de aici înainte nimic din ceea ce vor face următorii șefi ai SMFN, pentru că eu cred că toți cei care sunt în rezervă trebuie să-l sprijine cu tot ce pot, pe șeful SMFN.

- Care sunt proiectele dumneavoastră de viitor?

- Îmi doresc în primul rând să fiu sănătos. În al doilea rând, probabil că voi intra în lumea afacerilor, dar îmi doresc ca rezervist să nu mă implic cu nimic în ceea ce se derulează în marină. Activitatea mea nu va viza în niciun fel acest lucru. De asemenea, vreau să continui pasiunile pe care le-am avut de-a lungul timpului, sportul, și creșterea albinelor.

- Domnule viceamiral, presa militară, alături de sistemul de relații publice, reprezintă un important vector al imaginii instituției militare. Ce rol ar trebui să aibă presa de marină în acest an, la 20 de ani de la înființare? Un mesaj pentru personalul acestei redacții, care nu de puține ori v-ar fi dorit mai aproape de ei?

- Doresc să evidențiez partea pozitivă a ceea ce dumneavoastră, Grupul Mass-Media al Forțelor Navale, faceți și chiar dacă am făcut anumite observații, nu le-am făcut în sensul de a vă desconsidera munca, ci doar ca observator al activității din domeniul relațiilor publice. Activitatea pe care dumneavoastră o desfășurați este foarte importantă și am descoperit acest lucru după absolvirea „cursului de relații publice pentru comandanții de mare unitate”, desfășurat în 2001. După acest curs am realizat importanța acestei activități, fiind poate oglinda prin care societatea civilă ia cunoștință de tot ceea ce SMFN realizează cu fondurile puse la dispoziție. E importantă activitatea dumneavoastră în contextul actual în care elementele negative sunt reliefate mai mult de mass-media civilă decât cele pozitive. Principal pentru noi este să evidențiem realizările pe care le poate atinge, la un moment dat, o categorie de forțe.

- Domnule viceamiral, în condițiile societății actuale tinerii „fug” de marină? De ce ar mai fi marina o alternativă viabilă pentru ei?

- În urmă cu trei ani am demarat campania de a atrage tinerii spre meseria de marinar. Poate ne-a ajutat și criza în această privință, siguranța unui loc de muncă pe care-l găseșc tinerii în marină, dar orice meserie nu se poate face fără vocație, fără dragoste față de ea. Îmi place să cred că cei care vin în marină vin și cu puțină dragoste față de această meserie, față de această armă. Este datoria noastră a celor activi sau în rezervă, de a le insufla dorința și de a le transmite tot ceea ce înaintașii noștri ne-au lăsat. Tradițiile sunt foarte importante pentru noi.

- Domnule viceamiral, la finalul unei cariere pe care nu puțini și-ar dori-o, ce mesaj ați dori să le transmiteți foștilor colegi și subordonați din Forțele Navale?

- Le mulțumesc tuturor comandanților și subordonaților pe care i-am avut de-a lungul carierei, pentru că fără sprijinul lor nu puteam urca treptele ierarhiei militare până la funcția de șef al Statului Major al Forțelor Navale. Tuturor le doresc multă sănătate și numai împliniri.

Intelligence

Între James Bond și realitate (IV)

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

Încep acest episod cu o paranteză.

Revăzând primele trei episoade, constat că n-am menționat una dintre calitățile aproape obligatorii pentru reușită în activitatea de intelligence. Este o calitate care nu știu cum poate fi „depistată” inițial, dar știu că se dezvoltă pe parcurs. Și mai știu că nu poate fi dezvoltată decât dacă celelalte calități, deja menționate, sunt întrunite. Mai mult, ea nu se poate dezvolta prin cursuri, fie ele intensive sau „post academice”, sau „afară”, ci prin „muncă”. Căci numai activitatea concretă îți permite „să simți”, nu doar să gândești ceea ce faci, și numai munca îți oferă șansa de a comite greșelile din care să înveți. Este vorba de ceea ce este specific lui James Bond și... femeilor, după părerea unor psihologi. Unii îi zic „al șaselea simț”. Eu îi zic fler. Este acea calitate care, într-un noian de evenimente și informații, te ajută să te duci imediat acolo unde te interesează, acolo unde este pericolul sau unde este oportunitatea, să sesizezi trendul fără a putea dezvolta pe loc o întregă argumentație. Dar, deși nu poți argumenta atunci, la momentul inițial, desfășurarea ulterioară confirmă ceea ce flerul ți-a permis să evidențiezi de prima dată. Mai mult, chiar, acea desfășurare reliefează și argumentele pe care nu le-ai putut formula „din prima”, dar care, undeva, în subconștient, au lucrat și „ți-au sprijinit flerul”. Am închis paranteza.

* * *

Este posibil ca unii dintre cititorii care au parcurs episoadele anterioare să exclaim: „Păi, asta facem și noi, dom'le! Ce mare școală cu intelligence ăsta!?!”. Unii chiar sunt îndreptățiți să afirme acest lucru. Dacă ar fi să-i numesc doar pe medici, ar fi suficient, deși nu sunt singurii care o fac. Cu toate astea, nu se poate vorbi de activitate de intelligence acolo. Unii fac ceea ce fac, din instinct. Alții o fac parțial, în sensul că doar parcurg unele etape ale ciclului de intelligence, dar nu au finalitatea specifică ciclului de intelligence. Iar alții o fac din motive legate de anumite interese, de natură științifică sau de altă natură. Și mai există câțiva care, de fapt, nu fac decât să dea curs unei curiozități căreia nu l-ar putea găsi justificări funcționale. În plus, nu orice investigație sau cercetare înseamnă intelligence. Numeroase institute de cercetări pun la dispoziție produsele activităților lor, fără ca acestea să ofere ceea ce oferă intelligence-ul real, și anume posibilitatea de a-și surprinde partenerii. Căci nu poți surprinde pe nimeni pe baza a ceea

ce știu toți! Iată doar o parte a motivațiilor pentru care „intelligence” reprezintă activitatea, ca proces, dar și produsele analitice realizate numai de structurile constituite și organizate în acest scop. Sigur, companiile private importante au înțeles că, în zilele noastre, „războiul economic”, nu numai cel clasic, nu poate fi câștigat fără intelligence. Consecința: apariția, în cadrul acelor companii, a unor structuri de „intelligence competitiv”, sintagma „competitiv” fiind adăugată pentru a sublinia că acele structuri au ca unic obiectiv competiția pe piața pe care se manifestă companiile pentru care lucrează. Totuși, când vine vorba de „Serviciile de intelligence”, nimeni nu se gândește la medici, la structurile de „intelligence competitiv” sau la Poliție, deși...! Toată lumea se gândește la serviciile gen CIA, DIA, MI6, KGB, MOSSAD și altele. „Alunecarea gândului” numai spre aceste servicii este justificată de sfera lor de activitate – Siguranța Națională –, dar și de „aria geografică” în care-și desfășoară activitatea. Pentru că, acolo unde este în joc siguranța națională, este cel mai important să nu fii surprins și să-ți poți surprinde partenerii, determinându-i să facă pașii de care ai tu nevoie. Iar când e vorba de siguranța națională, în mod firesc nu există limite care să împiedice activitatea acestor servicii, căci nimeni nu va accepta vreo justificare în cazul unui eșec, indiferent de ce natură ar fi el. Pentru că, în timp ce orice eșec la alt nivel sau într-un alt domeniu poate avea consecințe care afectează grupuri restrânse de oameni și au durată limitată în timp, atunci când eșecul se înregistrează la nivelul siguranței naționale, consecințele se răsfrâng asupra unei întregi nații, iar înlăturarea sau măcar atenuarea lor se poate întinde pe parcursul mai multor generații.

Indiferent de țara căreia îi aparțin, de mărimea lor, de sfera concretă pe care o acoperă, structurile de intelligence fac cam același lucru și parcurg cam aceleași etape, cunoscute sub denumirea „Ciclu de intelligence”, „Startul” în acest ciclu este dat întotdeauna de o cerință a celui pe care-l vom numi „beneficiar”, pentru că el va beneficia de produsele realizate de structura de intelligence la care apelează. Acest „beneficiar” poate fi un guvern, un minister, un comandant, orice persoană sau organizație care trebuie să ia decizii și să inițieze acțiuni cu ajutorul sau pe baza a ceea ce îi oferă structura de intelligence.

Odată cerința formulată, definite la modul cel mai simplist, etapele ciclului de intelligence sunt: obținerea informațiilor necesare; analiza informațiilor și elaborarea produsului analitic care răspunde solicitării; diseminarea celui produs celui/ceilor care au nevoie de el. Etapele acestui ciclu rezultă dintr-o logică elementară și nu necesită explicații

suplimentare. Trebuie semnalate, totuși, câteva caracteristici ale acestui ciclu.

Cum se desfășoară, concret, aceste etape (dacă se succed sau se suprapun total sau parțial) depinde de mai mulți factori, printre care pot fi enumerați: natura informațiilor, importanța și „sensibilitatea” acestora, caracteristicile organizatorico-funcționale ale structurii de intelligence, gradul de urgență al informațiilor dorite.

Fiecare etapă este importantă, dar momentul cel mai important al întregului ciclu este acela în care structura de intelligence înțelege nevoia reală a beneficiarului său. Căci, uneori, mai ales când fenomenele sunt complexe și când se lucrează sub presiunea timpului, în spatele unei formulări pot sta multiple semnificații („teoria triunghiului” se manifestă și aici!). O înțelegere nefericită poate duce la parcurgerea tuturor etapelor, cu maximum de dedicație profesională, dar urmărind piste false, ceea ce poate avea consecințe negative la final, atunci când cel care avea nevoie de anumite informații pentru a acționa, primește cu totul altceva. Este un moment căruia ambele părți implicate – și beneficiarul, și structura de intelligence – trebuie să-i acorde atenția cuvenită.

Privită din afară, etapa diseminării poate părea aproape derizorie. Ce mare școală să trimiți niște informații sau niște lucrări cuiwa?! Da, numai că, dacă vorbim de intelligence, atunci acele informații trebuie să ajungă la „*Who need to know*” (*Cine are nevoie să știe*), acesta fiind principiul de bază al acestei etape și al întregului ciclu de intelligence, semnificația lui fiind aceea că produsele de intelligence trebuie să ajungă la „*Cei care au nevoie de ele prin prisma atribuțiilor lor funcționale*”. Adică la cei care sunt obligați să facă ceva pe baza acelor produse, potrivit responsabilităților lor. Nu după alte criterii, nu după curiozitate, nu după funcții și grade, nu după prietenii. În plus, acele produse trebuie să ajungă la beneficiari „în timp oportun”, astfel încât acel beneficiar să aibă timpul necesar să facă ceea ce îi revine lui. Și, nu în ultimul rând, trebuie să fie ușor de înțeles. Asta înseamnă că beneficiarul trebuie să fie cunoscut de către structura de intelligence, dar și că el însuși trebuie să-și definească foarte clar nevoile.

Diseminarea nu reprezintă, totuși, finalul ciclului de intelligence! În mod normal, acolo unde cei implicați sunt realmente interesați, urmează un „feed-back” din partea beneficiarului, feed-back care reinițiază întregul ciclu, generând noi căutări sau impunând aprofundări.



Foto: Ion Burghisan

Pentru că orice informație nouă deschide noi orizonturi care trebuie cercetate.

Nu am marcat întâmplător aceste caracteristici ale ciclului. Coroborându-le, se observă ușor cât de importantă este relația dintre beneficiar și structura de intelligence. Aș îndrăzni a zice că succesul întregii activități depinde de contactul direct dintre cele două părți implicate – beneficiarul și structura de intelligence. Acolo trebuie să se manifeste încrederea, fără de care nu este posibilă buna cunoaștere reciprocă și nici buna înțelegere reciprocă. Acolo trebuie să se manifeste dedicația pentru ceea ce au de făcut și unii și alții, indiferent dacă acel contact se realizează între beneficiarul „șef” și șeful structurii de intelligence sau între alți oameni sau structuri desemnate în acest scop.

Acestor etape ale ciclului de intelligence le pot corespunde diverse structuri organizatorice. Pot fi situații în care pentru fiecare etapă este dedicată câte o structură organizatorică, în care fiecărei etape îi sunt dedicate mai multe structuri organizatorice, dar pot fi și situații în care mai multe etape sunt rezolvate de o singură structură. Aceste aspecte nu fac obiectul acestui serial.

Având în vedere și specificul revistei, și domeniul în care activează cei mai mulți dintre cititori, dar și experiența autorului, ne vom axa mai mult pe activitatea structurilor de intelligence din domeniul militar. Acele structuri care deserve Ministerul Apărării Naționale și Statele Majore.

Cum spuneam încă din primul episod, deși armatele sunt constituite pentru a acționa împotriva unor inamici, întrucât starea de război nu este perpetuă, iar starea de pace nu este una în care se abdică de la responsabilități, când atunci se fac pregătirile de toate felurile pentru orice situație în care armata ar trebui să acționeze, este evident că armata mai trebuie să și colaboreze cu diverși parteneri. Iar cunoașterea posibilităților și a așteptărilor acelor parteneri este, uneori, la fel de importantă cât și cunoașterea posibilităților inamici. Cunoașterea posibilităților, dar și a intențiilor posibilităților inamici și parteneri constituie preocuparea principală a structurilor de intelligence din armată. În funcție de responsabilitățile ce le revin, diversele eșaloane dispun de structuri de intelligence adecvate acestor responsabilități. Deși există și unele deosebirii, toate armatele au structuri de intelligence care deserve eșaloanele strategice – ministere, state majore generale –, structuri de intelligence care deserve eșaloanele operative – state majore de categorii de forțe – structuri care deserve eșaloanele tactic-operative și structuri de intelligence care deserve eșaloanele tactice, acestea fiind, în general, cunoscute publicului larg sub denumirea de „unități de cercetare” sau „cercetași”. Oricare ar fi subordonarea lor operativă, structurile de intelligence sunt interconectate și cooperează. Modul cum sunt organizate acestea depinde de responsabilitățile celor pe care îi deserve, însă, indiferent de forma de organizare a „beneficiarilor”, în structurile de intelligence din armate, la nivel strategic, un rol esențial revine atașaturii militare.

Despre aceasta îmi propun să vorbesc în episodul următor, nu înainte, însă, de a satisface curiozitatea celor care au urmărit acest serial ca să afe răspunsul la întrebarea care l-a generat: de ce nu au Forțele Navale britanice structură de intelligence? Răspunsul l-am obținut chiar de la cei în cauză, încercările mele de a mi-l imagina oferindu-mi doar răspunsuri neconvingătoare. Esența răspunsului se regăsește, pe de o parte, în calitățile pe care trebuie să le aibă lucrătorii din intelligence, despre care am vorbit în primele episoade, și, pe de altă parte, în calitățile pe care trebuie să le aibă marinarii și în specificul pregătirii și al vieții de marinar, care, aproape permanent, te obligă să ai atenția distributivă, să determini urmări posibile ale unor mișcări, să te orientezi în situații în care ochiul nu este suficient. Ei bine, în Marea Britanie, se consideră că fiecare ofițer de marină este, și trebuie să fie, apt pentru a desfășura orice activitate specifică de intelligence. De aceea se apreciază că nu este nevoie de o structură în care să fie selecționați și să acționeze numai anumiți oameni, cu anumite calități, cu anumite deprinderi, așa cum este cazul în alte categorii de forțe.

Desigur, s-ar putea spune că inexistența unei structurii de intelligence văduvește această categorie de forțe de un canal de legătură prin care ar trebui să circule, în ambele sensuri, „întrebările” și „răspunsurile”. Pentru această legătură se folosește, pur și simplu, lanțul de comandă.

Acum, după aflarea acestui „secret”, stau și mă întreb cine ar trebui să se mândrească? Marinarii – pentru că sunt ca „intelligence”-ii, sau „intelligence”-ii – pentru că sunt ca marinarii? ■

„Henri Coandă 100” Absolvirea promoțiilor de marină

Text și foto: **Olivia BUCIOACĂ**

În ultima zi a lunii iulie, la Academia Navală „Mircea cel Bătrân”, a avut loc festivitatea de absolvire a promoției 2010 de ingineri militari și civili, precum și a promoției de maștri militari de marină. 70 de absolvenți ai Facultății de Marină Militară au primit gradul de aspirant, 38 de absolvenți ai Școlii Militare de Maștri Militari a Forțelor Navale „Amiral Ion Murgescu” au primit gradul de maestru militar clasa a V-a, iar 300 de absolvenți de la Facultatea de Marină Civilă au devenit ingineri.

Alături de absolvenți au fost prezenți contraamiralul dr. Aurel Popa, șeful Statului Major al Forțelor Navale, comandanții unităților din Forțele Navale, reprezentanți ai autorităților centrale și locale, personalități ale vieții publice și universitare conștănțene, reprezentanți ai instituțiilor din domeniul transportului naval și al activităților portuare, reprezentanți ai asociațiilor cadrelor militare în rezervă și în retragere, cadre didactice, rude și prieteni. În cadrul ceremoniei au fost susținute alocuțiuni prin care tinerii absolvenți au fost felicitați și încurajați să pășească cu încredere și curaj într-o nouă etapă a vieții. „Nu a fost ușor să parcurgeți toți pașii până aici. Ați finalizat doar o etapă, prima, cea mai importantă și cea mai deosebită din viața dumneavoastră, pentru că în etapa următoare veți dovedi calitățile pe care pe parcursul anilor de studii le-ați dobândit. Așteptările noastre de la dumneavoastră sunt mari, mai ales că cei mai buni veți ajunge la comanda Forțelor Navale Române. Pășiți în următoarea etapă a vieții cu încredere, curaj și devotament față de profesia dumneavoastră”, a spus contraamiralul dr. Aurel Popa. După oficierea slujbei de binecuvântare, absolvenții au cântat



„Gaudeamus igitur”, în semn de apreciere față de profesorii care i-au pregătit pentru marea aventură pe mare, la bordul navelor. Emoționați sau poate nostalgici, mulțumiți că au trecut cu brio peste anii de studenție, mândri că au terminat Academia Navală „Mircea cel Bătrân” sau Școala Militară de Maștri Militari „Amiral Ion Murgescu”. Așa i-am întâlnit pe studenții și elevii celor două instituții de învățământ în ziua absolvirii. Aspirantul ing. Marius Marcu-Orhean: „Mă simt foarte bine, mi-am împlinit visul pe care mi l-am dorit încă de când am intrat în academia navală, acela de a fi șef al promoției academiei. Cei patru ani au fost destul de grei, am avut de învățat foarte mult. Mi-au plăcut foarte mult stagiile de practică la Palazu, în stațiunea de pregătire marinărescă și voiajul cu

bricul, o experiență de neuit. Doresc să urmez cariera universitară, să mă întorc în academie să profesez”.

Maistrul militar clasa a V-a Loredana Dobre: „Este o zi foarte importantă pentru mine pentru că am terminat Școala de Maștrii Militari. Este o zi foarte emoționantă pentru că am terminat un capitol pe care mi-am dorit să-l termin. Urmează cariera de maestru militar, o carieră lungă și frumoasă și sunt foarte bucuroasă că am terminat. A fost și greu și ușor, dar am reușit să trec cu brio peste toate obstacolele.” Maistrul militar clasa a V-a Cătălin Bunea: „Trebuie să continui cu seriozitate maximă, cred că acesta e succesul. Acesta a fost doar un pas în cariera mea, pe care l-am trecut cu brio cred eu și trebuie să fie bine și de acum încolo”.

31 iulie a fost o zi plină de emoții trăite de absolvenți și de părinți deopotrivă. Ioan Bota a venit tocmai din Maramureș și este doar unul din părinții fericiți și mândri de profesia aleasă de fiul său. „Sunt foarte emoționat, îmi pare foarte bine și îl felicit. Va fi greu pentru noi, pentru familie, dar cred că și-a ales o carieră frumoasă și eu mi-aș fi dorit-o”.

Pentru rezultatele excepționale obținute de-a lungul anilor de studii, au fost declarați șefi de promoție: aspirant ing. Marius Marcu-Orhean, Facultatea de Marină Militară și șef de promoție al Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”, cu media 9,58, ing. Daniel Zaharia, Facultatea de Marină Civilă, cu media 9,08 și maistrul militar clasa a V-a, Cătălin Bunea, Școala Militară de Maștri a Forțelor Navale „Amiral Ion Murgescu”, cu media 9,12. Promoția 2010 de ingineri militari și maștri militari poartă denumirea onorifică „Henri Coandă 100”, pentru a marca 100 de ani de la primul zbor cu reacție realizat de către savantul român. ■



Emoțiile admitterii la Academia Navală „Mircea cel Bătrân”



Foto: Ștefan Căsan

În perioada 14 – 21 iulie Academia Navală „Mircea cel Bătrân” a organizat concursul de admitere la Facultatea de Marină Civilă, pentru anul universitar 2010-2011. Admiterea a constat în concurs de dosare, criteriul de ierarhizare fiind nota obținută la examenul de bacalaureat. De asemenea, candidații la Facultatea de Marină Militară au participat la probele de examen care au început pe data de 15 iulie cu proba la limba engleză și au continuat pe 16 iulie cu proba scrisă la matematică sau fizică.

Căpitan-comandorul Ionel Popa, șeful secției învățământ și cercetare științifică: „Marketingul educațional efectuat de către cadrele didactice a dus la un rezultat pozitiv, în sensul că anul acesta am avut incluși în probele de selecție la Facultatea de Marină Militară 176 de candidați un număr destul de mare în raport cu cele 39 de locuri. În urma probelor eliminatorii au rămas 129 de candidați pentru probele de admitere ceea ce reprezintă o medie destul de bună în raportul număr candidat pe loc”.

Noilor studenți ai Academiei Navale „Mircea cel Bătrân” le dorim succes în cariera aleasă și să reușească să contribuie la dezvoltarea Marinei Române. (C.O.)

În perioada 5 septembrie – 10 decembrie la Școala de Aplicație a Forțelor Navale „Viceamiral Constantin Bălescu” se desfășoară programul de pregătire a unei noi serii de soldați voluntari. 37 de soldați voluntari, dintre care 4 fete, vor urma un program intens de instruire, structurat în două module de câte 7 săptămâni fiecare: instruirea individuală de bază între 5 septembrie și 22 octombrie și instruirea individuală de specialitate de la 27 octombrie până pe 10 decembrie. Între cele două module, pe 23 octombrie, va avea loc depunerea jurământului militar. În modulul al doilea, alături de cei 37 de soldați voluntari se vor pregăti și soldații voluntari cu stagiul militar satisfăcut și 30 de SGV din Forțele Navale care se vor pregăti pentru a doua specialitate. În prima săptămână a avut loc testarea aptitudinilor pentru ambarcare la simulatorul de navigație al Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”, urmată de instruirea pentru cunoașterea armamentului din dotare și a modulului de folosire al acestuia. Programul a continuat cu instruirea în teren, cu trageri cu muniție reală. (O.B.)



SGV în Forțele Navale

„ICOR 2010” la Academia Navală „Mircea cel Bătrân”



În perioada 9 – 11 septembrie Academia Navală „Mircea cel Bătrân” a fost gazda celei de-a II-a ediții a Conferinței Internaționale de Cercetări Operaționale ICOR 2010. Organizată în colaborare cu Universitatea din București, Academia Română și Universitatea Tehnică de Construcții, această manifestare și-a propus facilitarea schimbului de informații științifice și tehnice din domeniul cercetărilor operaționale la nivel internațional. Profesorul universitar dr. Silviu Sburian, din Academia Navală „Mircea cel Bătrân”: „Acestă conferință face parte dintr-un șir de conferințe în care Academia Navală s-a implicat, toate conferințele sunt cu tentă de cercetare operațională, iar această activitate va avea o frecvență de doi ani și alături de ceaaltă conferință organizată de noi, NAVMAREDU, acoperă această temă amplă a cercetării operaționale în domeniul matematicilor aplicate.” Participanții la conferință au prezentat lucrări care au abordat subiecte din aria cercetărilor operaționale: optimizare, statistică și stohastică, aplicații ale cercetărilor operaționale în transporturi și finanțe, teoria grafică, teoria jocului și analiza riscului. (C.O.)



Foto: Ștefan Ciocan

Din nou la școală!

Olivia BUCIOACĂ

A venit toamna... și odată cu ea și prima zi de școală. Pe 13 septembrie, la Școala Militară de Maștri Militari a Forțelor Navale „Amiral Ion Murgescu” a avut loc festivitatea de deschidere a unui nou an de învățământ. La activitate au participat contraamiralul de flotilă Cătălin-Silviu Dumitrăcel, locțiitorul șefului Direcției personal și mobilizare din Statul Major General, contraamiralul de flotilă Cristea Cucoșel, locțiitorul șefului Statului Major al Forțelor Navale, comandorul Alexandru Mirșu, comandantul Comandamentului Flotei, comandanții de unități, cadre militare în rezervă și retragere, părinți și rude ai celor care au intrat în această toamnă pentru prima oară pe poarta școlii. În cadrul festivității, comandantul Școlii Militare de Maștri Militari „Amiral Ion Murgescu”, comandorul Marian Bardan, a ținut un discurs prin care le-a urat bun venit elevilor, au fost citite mesajele ministrului Apărării Naționale și șefului Statului Major General și a fost oficiată o slujbă religioasă.

Am putut surprinde din atmosfera de început de școală emoții, zămbete fugare, priviri întrebătoare, teama de necunoscut și dorința de a explora noul. Așa s-ar putea caracteriza elevii anului I, aflați la început de drum. În timp ce elevii anului II își continuă pregătirea teoretică și practică, având și experiența marșului de instrucție de la bordul navei școală *Mircea* din această vară, 43 de elevi, dintre care 4 fete, au început anul I de studiu, cu energia specifică vârstei, cu emoții, dar și multe așteptări. Elevul George Sima: „E o zi foarte frumoasă și plină de înclinări. Am ales cariera militară pentru că îmi place ordinea și marea. După terminarea școlii îmi doresc să fiu pe o navă modernă”. Eleva Cristina Vară: „Prima zi de școală înseamnă emoții, startul spre un nou început și sperăm să plecăm cu dreptul. Motivele pentru care am ales cariera militară au fost ordinea, disciplina, siguranța și plăcerea. Îmi doresc să fiu cât mai bună și alături de colegii mei să aducem numai satisfacții”.

De la elevii din anul al II-lea, am aflat cum a fost anul I și care sunt perspectivele după finalizarea școlii. Elevul Cătălin Ghiță: „A fost frumos. Greu la început. E greu din civilie să vii în viața militară, dar am învățat, a fost frumos și cred că m-am descurcat destul de bine. În anul al II-lea sper să dau tot ce am mai bun și să ating capacitatea maximă, să pot să iau note bune, să învăț tehnica pentru a avea o viață ușoară la navă”. Eleva Steluța Părvu: „Primul an a fost destul de dificil la început. A trecut destul de repede și chiar am așteptat să încep școala din nou. Perioada de instrucție de o lună care a fost cea mai grea. Prima dată când am tras cu arma. Voiajul cu bricul «Mircea» a fost cea mai frumoasă perioadă, păcat că a durat prea puțin. O să dăm tot ce avem mai bun acum ca să avem note mari și să prindem loc unde vrem, o să treacă destul de repede și probabil o să-mi pară rău după perioada aceasta. Aș vrea să primesc repartiție la navă în Constanța pentru că sunt de aici și pentru asta știu că trebuie să învăț”.

Comparativ cu alți ani, anul acesta la examenul de admitere concurența a fost foarte mare, 135 de candidați pentru 43 de locuri, ceea ce a făcut ca nivelul de pregătire al candidaților admitși să fie unul destul de ridicat.

Aspect de la deschiderea noului an de învățământ. De la stânga la dreapta: comandorul Marian Bardan, comandantul Școlii de Maștri a Forțelor Navale, contraamiralul de flotilă Cătălin-Silviu Dumitrăcel, locțiitorul șefului Direcției personal și mobilizare din Statul Major General și comandantul Alexandru Mirșu, comandantul Flotei.



Foto: Ștefan Ciocan

Fotoreportaj



Foto: Ștefan Ciocan

ZIUA MARINEI ROMÂNE 2010 la 150 de ani de la înființarea Forțelor Navale Române

Fără îndoială și în acest an, evenimentul verii în Forțele Navale a fost sărbătorirea celei de-a 108-a aniversări a Zilei Marinei Române, sub egida împlinirii a 150 de ani de la înființarea Forțelor Navale Române. În fiecare an, pe 15 august sărbătorim praznicului Adormirii Maicii Domnului, una din marile sărbători ale Creștinătății și, de asemenea, îi sărbătorim pe cei care și-au unit destinele cu întinderile de apă, pe marinari. În acest an, la Constanța, de Ziua Marinei Române, publicul participant a putut urmări exercițiul naval „FNR 2010”.

Activitățile desfășurate în acest an pentru a marca sărbătoarea de suflet a marinarilor au fost numeroase, complexe și au necesitat un efort deosebit din partea tuturor structurilor implicate, indiferent că a fost vorba de structurile logistice, de echipajele navelor care au executat secvențele exercițiului naval „FNR 2010”, de Muzica Forțelor Navale, Grupul Mass-Media, Muzeul Marinei sau asociațiile cu profil de marină. Fiecare

membru al marii familii a Forțelor Navale Române a contribuit la reușita momentelor festive organizate în cinstea acestei zile de sărbătoare, o sărbătoare care este deopotrivă a țării, a orașelor-porturi și a Marinei.

În cadrul „Lunii spiritualității marinărești”, Liga Navală Română a organizat la Muzeul Marinei, simpozionul cu tema „Flota Maritimă Comercială-115 ani. Trecut. Prezent. Viitor” și la bordul fregatei *Regina Maria*, întâlnirea anuală a publicațiilor de marină. Activitățile desfășurate în Forțele Navale pentru a marca cea de-a 108-a aniversări a Zilei Marinei Române au cuprins simpozioane omagiale în gamizoanele de marină, Ziua Porților Deschise în porturile de la Dunăre și mare, regatele „Cupa Bricul Mircea” și „Cupa Mircea” la yachting, reprezentațiile Muzicii Militare a Forțelor Navale în București, Constanța, dar și în stațiunile de pe litoral, lansări de carte, spectacole de muzică populară, conferirea de ordine, medalii și embleme, personalului care

s-a evidențiat în activitatea profesională, slujbe de pomenire a eroilor marinari căzuți la datorie oficiate la monumentul „Crucea Marinarilor” din Constanța și la monumentele din Tulcea, Babadag și Brăila, jocuri marinărești, momentele festive organizate pe 15 august. La sărbătoarea marinarilor au fost prezenți, președintele României, domnul Traian Băsescu, ministrul Apărării Naționale, Gabriel Oprea, șeful Statului Major General, amiralul dr. Gheorghe Marin, miniștri, reprezentanți ai autorităților centrale și locale, atașați militari, cadre militare în rezervă și retragere.

Desemnată prin Legea nr. 202 din 21 octombrie 2008, sărbătoare națională, ziua de 15 august, Ziua Marinei Române, a devenit un moment de înălțare spirituală și de preamărire a jertfei eroilor apelor, motiv de etalare a frumoaselor tradiții marinărești și prilej de reafirmare a potențialului combativ și a capabilităților operaționale ale Forțelor Navale Române.



Foto: Ștefan Ciocan

Atracția celor mici, elicopterului IAR 330 Puma Naval la Ziua Porților Deschise Constanța.



Foto: Ștefan Ciocan

Curiozitatea vizitatorilor pentru tehnica militară.



Foto: Ștefan Ciocan

Prezentarea elicopterului IAR 330 Puma Naval vizitatorilor prezenți la Ziua Porților Deschise Constanța.

Nava școală Mireea, una din atracțiile Zilei Porților Deschise la Constanța.



Foto: Ștefan Ciocan



Foto: Ștefan Ciocan

Vizitarea navelor militare la Ziua Porților Deschise Constanța.



Foto: Olivia Bucioacă

Corveta Amiral Petre Bărbuneanu asaltată de vizitatori la Ziua Porților Deschise de la Mangalia.



Foto: Olivia Bucioacă

Ziua Porților Deschise în Portul militar Mangalia. Vizitatorii primind informații de la membrii echipajului corvetei Amiral Petre Bărbuneanu.



Foto: Ștefan Ciocan

Vizitatori la Muzeul Marinei Române.

Vizitatori interesați să cunoască tehnica și armamentul de la bordul navei purtătoare de rachete Pescărușul, cu ocazia Zilei Porților Deschise.



Foto: Olivia Bucioacă



Foto Ștefan Ciocan

Ceremonialul ridicării drapelului.



Foto Ștefan Ciocan

RHIB-urile cu tricolor, au deschis exercițiul „FNR 2010”.
VERTREP la bordul navei de suport logistic pentru fregate *Constanța*.



Foto Ștefan Ciocan



Foto Ștefan Ciocan

Officialitățile prezente la Ziua marinei Române la Constanța.
Zeul Neptun deschide oficial demonstrațiile marinarilor.



Foto Ștefan Ciocan



Exercițiu antiterorist prezentat de infanteriștii marini.

Secvență de „luptă” între infanteriștii marini și scafandri de luptă.

Recuperarea scafandrilor cu ajutorul elicopterului IAR 330 Puma Naval.



Concurs de bărci la Ziua Marinei în Portul militar Tulcea.



Lansarea la apă a ancorei de flori în cinstea eroilor marinari la Ziua Marinei Brăila.



Parada navelor la Ziua Marinei Brăila.



Jocul marinăresc, „porcul la școndru” la Ziua Marinei Brăila.

Sosirea Zeului Neptun în Portul Brăila.





Set 7 insigne.

INSIGNELE MARINARILOR ROMÂNÎ

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

Elemente decorative care accesorizează discret și diferențiat uniforme de marină din toate flotele, insignele marinarilor români se detașează de celelalte distincții militare naționale prin simbolistică și tradiție. În raport cu destinația, tematica și ocazia emiterii, respectiv condițiile în care au fost purtate, atractivele compoziții miniaturale pot fi împărțite în mai multe categorii. Astfel, în ultimul secol în Marina Română au circulat și sunt încă la modă insignele de absolvent, pentru echipaje, militari în termen, de specialitate, de reprezentare, aniversare, sportive și ocazionale.

Insigna de absolvent

Insigna de absolvent este purtată după 1990 de absolvenții Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”. Este de mărimea și forma insignei de absolvent al Academiei Militare, cu diferența înscrisului „Academia Navală „Mircea cel Bătrân” de pe cocardă. În conformitate cu prevederile art. 96 din „Regulamentul uniformelor militare din Armata României” din 14 octombrie 2009, insignele de absolvent sunt confecționate din metal inoxidabil argintat sau patinat și se poartă numai la veston.

Insignele echipajelor

Insignele echipajelor navelor Marinei Regale au fost oficializate prin Decretul M.Ap.N. nr. 1505/1943, în baza Legii nr. 3052 din 5 septembrie 1940 și nr. 3072 din 7 septembrie 1940, prin care au fost înființate șapte insigne deosebite pentru echipajele care făceau serviciul la bordul submarinelor, vedetelor torpiloare, distrugătoarelor, torpiloarelor, puitoarelor de mine, monitoarelor, respectiv al canoierelor și dragoarelor. Acestea erau de formă circulară, cu dimensiunile 35 x 22 mm, toate având aceeași formă și dimensiune. Ele se purtau pe viață de către toți membrii echipajului, pe piept, în partea stângă, imediat deasupra locului destinat decorațiilor, prin Ordin al Comandamentului

Marinei Regale, respectiv ordin de zi al Comandamentului Forțelor Maritime, care eliberau pentru perioadele menționate drept criterii de acordare un brevet prevăzut cu un anumit număr de ordine și țineau o evidență strictă într-un registru special. (Comandor (r) av. Marius Popescu-Călărași, „Insignele pentru echipajele navelor Marinei Regale Române”, în „Marea Noastră pentru tineret”, Anul III, nr. 3 (1)/mai 2000, p. 7-12).

Criteriile de acordare a acestor insigne erau oarecum identice. Astfel, insigna vedetelor torpiloare era acordată ofițerilor, maiștrilor, submaiștrilor și marinarilor care au constituit primele echipaje ale primelor vedete torpiloare românești, la aducerea lor în țară și care au făcut perioada de mobilizare a anului 1940 pe aceste nave; celor care au fost ambarcați cel puțin șase ani pe vedete torpiloare, continuu sau cu întreruperi; celor care au executat cel puțin 12 operațiuni de război sau care au avut cel puțin șase contacte cu inamicul; comandantului și mecanicului șef al Grupului Submarine și Vedete Torpiloare sub a căror comandă și respectiv îndrumare tehnică aceste nave au intrat în serviciu și, de asemenea, răniților de război de la bordul vedetelor torpiloare.

Pentru marinarii de toate gradele ambarcați pe distrugătoare, insigna acestora se dă pe viață personalului ambarcat la bordul celor patru distrugătoare tip M și tip R, care totalizau cel puțin 60 de zile pe mare în diferite misiuni de război sau 20 de zile în misiuni de siguranță, au luat parte la cel puțin două angajamente cu nave de suprafață inamice, precum și răniților de război din rândul acestor echipaje.

Pentru torpiloare, insigna era rezervată și se acorda pe viață exclusiv celor care totalizau cel puțin 20 de zile pe mare în misiuni de siguranță sau care au luat parte la cel puțin două angajamente cu nave de suprafață inamice, precum și răniților de război proprii.

Persoanele ambarcate pe puitoarele de mine purtau pe viață insigne acestora dacă totalizau cel puțin șase operațiuni de minare, cel puțin două operațiuni de minare în ape inamice, precum și a răniților proprii.



Insigna de absolvent al Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”.



Insigna submarin



Insignele hidroavietiei



Fregata Mărășești

Fregate

Nava purtătoare de rachete

Insigna monitoarelor se acorda pe viață membrilor echipajelor acestora dacă totalizau cel puțin 40 de zile în misiuni operative sau cel puțin șase angajamente cu nave inamice sau cel puțin 12 angajamente cu bateriile inamice, precum și răniților de război proveniți din rândul acestora.

Insigna canoierelor și dragoarelor era acordată pe viață exclusiv personalului ambarcat la bordul acestora sau pe nave care executau operațiuni de dragaj, patrulare și escortare, pentru cel puțin 60 de zile de dragaj, cu misiuni de dragaj, patrulare și escortare sau cel puțin 20 de misiuni specifice în ape inamice, precum și răniților proprii.

Insignele de război ale submarinelor, respectiv vedetelor torpiloare au apărut primele, fiind confecționate din metal aurit pentru ofițeri, metal argintat pentru maiștri militari și subofițeri și din metal nichelat pentru marinari, următoarele fiind confecționate unitar, din metal argintat cenușiu, în baza Decretului nr. 1505/1943. Aceste insigne se purtau obligatoriu la toate ținutele, pe categorii de personal.

Insigna submariniștilor (35 mm înălțime, 21 mm lățime, 1 mm grosime) a fost introdusă în anul 1936, anul în care a intrat în dotarea Marinei Militare Române primul său submarin *Delfinul*. Insigna sistem broșă, confecționată din bronz avea ca simbol distinctiv un delfin, încastrat în interiorul unui cerc. În partea superioară a cercului era inscripționat „SUBMARINE”, în partea inferioară fiind înconjurat de două frunze de laur, unite. Deasupra înscrisului clasei de nave trona coroana regală, iar pe verso era montat acul de prindere.

Insigna era acordată pe viață celor care au constituit primul echipaj al primului submarin românesc *Delfinul* și au rămas îmbarcați cel puțin un an de la intrarea acestuia în serviciu; celor care au totalizat șase ani cu întreruperi sau trei ani continuu în serviciu pe submarine; celor care în timp de război au participat cu submarinele la cel puțin cinci crucieri pe front, fiecare cu o durată de minim șase zile; comandantului și mecanicului șef al Grupului Submarine și Vedete Torpiloare sub a cărei comandă, respectiv îndrumare tehnică, submarinul a intrat inițial în serviciu; răniților de război proprii.

Inițial acestea au fost confecționate la Trezoreria statului, iar ulterior la bordul

navei-bază pentru submarine *Constanța*, sub coordonarea șefului mecanic al navei, comandorul Ioan Arghiriade, din bronz, care mai apoi erau nichelate.

Prima insignă a piloților Hidroavietiei României a fost confecționată în anul 1930. Ea era simbolizată de un pescăruș în zbor deasupra mării, înconjurat circular de frunze de laur și de stejar, iar deasupra coroana regală. Prin Decret regal publicat în „Monitorul Oficial” nr. 135 din 1933, republicat în „Monitorul Oastei” nr. 149 din 1933, s-au stipulat Instrucțiunile pentru instituirea Insignei de 7 ani pentru ofițeri, „spre a distinge pe ofițeri activi care au făcut stagiu neîntrerupt de 7 ani la același corp de trupă”. Insigna făcea parte integrantă din uniformă, purtându-se pe pieptul stâng, avea forma ovală 40 x 50 mm și era confecționată din argint masiv smălțuit. Noua insignă se deosebea de cea anterioară a Flotei 7 A Hidro. Astfel, aripile desfăcute pe orizontală, cu partea de sus de 70 mm și scăderea lor în trepte până la 40 mm, înconjurată circular cu frunze de laur și stejar. Câmpul central al medalionului era smălțuit în culoarea bleuciei (culoarea apei și a cerului), peste care este plasată o ancoră stilizată. În partea de sus are montată coroana regală, iar în partea de jos, în cifre romane 7, cu un sistem de prindere care putea fi rabatat către interior și lăsat la vedere când se împlineau șapte ani în aceeași unitate. Cu această ocazie, ofițerul era sărbătorit și i se acorda brevetul respectiv. (Comandor (r) av. Marius Popescu-Călărași, „Insignele Hidroavietiei din România”, în „Marea Noastră pentru tineret”, Anul III, nr. 4 (2)/iunie 2000, p.p. 32-34).

După 1990, unele insigne au fost adoptate, neoficial, de personalul unor unități de marină și echipajele unor nave, precum Divizionul 50 Corvete, submarinul „Delfinul”, Divizionul Rachete Navale etc.

Insignele de specialitate

Insignele de specialitate au fost purtate inițial de absolvenții unor școli sau cursuri de specialitate în străinătate. În prezent, în Forțele Navale Române acestea sunt purtate de către specialiștii de clasă în diferitele specialități militare, precum „Navigație”, „Artilerie și Rachete A.A.”, „Arme sub apă”, „Electronică navală”, „Timonerie și tehnica de navigație navală”, „Electromecanică navală” etc.



Submarinul Delfinul



Vedeta purtătoare de rachete



Insigna specialist arme sub apă



Insigna specialist artilerie



Scafandru clasa 1



Scafandru clasa 1 RSR



Scafandru clasa 1 RSR



Scafandru clasa 1 RSR



Scafandru clasa 1 RSR



Scafandru clasa 1 RSR



Scafandru clasa 1 RSR



Scafandru clasa 1 RSR

Insignele de specialitate se poartă numai de personalul brevetat și se fixează la vestonul cu un rând de nasturi pe piul buzunarului din stânga.

Insignele militarilor în termen

Semnul onorific „Militar/Marinar de frunte” a fost instituit în anul 1963 și a fost acordat militarilor în termen până în anul 1990. Era confecționat din metal galben emailat și reprezenta un scut înconjurat pe margini de un rând cu frunze de lauri. În interior se afla stema



R.S.R., pe fond emailat, în fâșii verticale egale (albastru, galben, roșu). În partea de sus, lateral se aflau două stele mici în cinci colțuri, iar în jurul scutului inscripția „Militar/Marinar de frunte”. Inscripția și stelele erau plasate pe fond de culoare bordo.

Insigna se acorda soldaților și gradatilor de către comandanții de unități/divizioane, la propunerea comandanților de nave/subunități, împreună cu diploma care atesta dreptul de a o purta. Semnul onorific pentru marinarii de frunte se purta numai la bluză, pe piept, în partea dreaptă.

Insignele de reprezentare

Insignele de reprezentare permit identificarea apartenenței la o anumită societate de navigație, instituție militară de învățământ, autoritate, club, asociație, ligă, navă-școală etc. și sunt purtate facultativ de către angajații sau membrii acestora. În această categorie se numără insignele Serviciului Maritim Român, Navigației Fluviale Române, Autorității Navale Române, „Clubului Amirilor”, Ligii Navale Române, Ligii Ofițerilor din Marina Militară, Ligii Maiștrilor Militari de Marină, Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”, Nave-școală Mircea etc.



Insignele aniversare

Insignele aniversare au fost emise cu prilejul aniversării Comandamentului Marinei Militare/ Statului Major al Forțelor Navale, marilor unități, unități, instituțiilor militare de învățământ, navelor etc. Un exemplu recent îl constituie insigna promoției 1957 a Școlii Militare Superioare de Marină, lansată cu prilejul întâlnirii absolvenților după 50 de ani de la absolvire, la 6 septembrie 2007, în Aula Magna a Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”. Realizată din inițiativa contraamiralului de flotilă (rtg) Niculae Ștefan, insigna are forma ovală (48 x 32 mm) și este confecționată din tombac, cu diametrul mare pe verticală. În exerga insignei sunt încrustate frunze de lauri, în partea superioară fiind postat tricolorul desfășurat. Central, insigna este personalizată de o timonă cu opt cavile, peste care se suprapune centrat ancora, simboluri marinărești consacrate. Întreaga compoziție are un fundal emailat în bleumarin. În partea de sus este inscripționat circular, cu majuscule, pe două rânduri „Școala Militară Superioară de Marină/ Promoția 1957” iar în partea de jos, identic, „A 50-a aniversare/2007”.

Insignele sportive

Insignele sportive aparțin unor federații, asociații sau cluburi de sporturi nautice precum Federația Română de Sporturi Nautice, Yacht Clubul Regal Român, Asociația Voluntară pentru Susținerea Apărării Patriei, Asociația Sportivă „Marina” etc.

Insigne onorifice

Insignele onorifice au fost emise ocazional cu prilejul unor evenimente memorabile precum inaugurarea unor instituții, lansările la apă ale navelor, Ziua Apelor, Ziua Marinei Române, congrese, sesiuni de comunicări științifice etc.

Insignele sportive, comemorative sau de altă natură se poartă în situațiile legate de insigna respectivă, pe mijlocul reverului din dreapta al vestonului, doar în ziua în care are loc evenimentul.

Toate aceste simboluri miniaturizate completează în mod armonios uniformologia Marinei Române, individualizează apartenența marinarilor la o anumită clasă de nave sau instituție, personalizează societățile de navigație, instituțiile portuare și de învățământ, ligile, cluburile și asociațiile profesionale, sportive, culturale etc. sau eternizează un eveniment memorabil din viața acestora, întreinând sentimentul mândriei personale și al dragostei față de navă, echipaj și pavilionul național.



MARINESCHIFFBAU IN GALATI

Publicăm aici un articol trimis redacției de domnul Reihard Kramer din Rostock, Germania, care se anunță a fi un colaborator serios al revistei noastre. Deși informațiile din material despre șantierul de la Galați sunt cunoscute istoricilor navali și cititorilor noștri, este interesantă perspectiva germană asupra subiectului. De aceea am și publicat articolul în limba germană pentru a fi accesat mai ușor de colecționari și pasionații domeniului urmând ca în numerele viitoare să încercăm să le publicăm în engleză pentru o arie de circulație mai extinsă. În prezent autorul lucrează, alături de un colectiv, la o lucrare de mari dimensiuni care să cuprindă toate navele militare germane din perioada 1945-2010 (de aici și interesul domniei sale pentru nava Magnetica (298) aflată încă în dotarea Forțelor Navale Române dar construită inițial ca o comandă a fostei Marine Militare a Republicii Democratice Germane sau pentru fostele dragoare de bază construite inițial la Galați după planuri germane în anii 40).

Text: Reinhard Kramer

In den 1930er Jahren machte sich das Königreich Rumänien auf den Weg zu einer modernen Industrienation in Europa. Entsprechend den politischen Zeitumständen war dieses eine schwierige Etappe für die Marine, die See- und Binnenschifffahrt sowie für die maritime Wirtschaft mit den Schiffswerften.

Auf der Bukarester Dezenniums-Ausstellung des Jahres 1940 war im Modell und mit den Bauplänen eine moderne Großschiffswerft für die Stadt Galați gezeigt worden. Die Werft hier hatte schon eine lange Tradition seit 1893 als „Santrul Naval Farnic“ in Galați. Sie hat für Projekte und Management viel Unterstützung aus dem Ausland bekommen. Beispielsweise übernahm im Jahr 1911 die österreich-ungarische Werft „Stabilimento Tecnico Triestino“ aus Trieste den Betrieb zum Bau von Donau-Binnenschiffen. Diese Zusammenarbeit endete im 1. Weltkrieg.

Jetzt im Jahr 1940 sollte eine moderne Werft entstehen, die Seeschiffe bis zu einer Wasserverdrängung von 4500 Tonnen oder einer Länge von 145 Metern bauen konnte. Gleichzeitig war es geplant für die königlich-rumänische Marine moderne Kriegsschiffe in Bau zu geben.

Neben dem Schiffsneubau sollte die „Santerul Naval Galați S.A.“ (S.N.G.) auch in der Schiffsreparatur eine Beschäftigung finden. Bei der „Gutehoffnungshütte“ im deutschen Sterkrade gab man ein 4500 Tonnen-Schwimmdock in Auftrag. Das Dock wurde in Blexen an der Weser beim Dockbau des Unternehmens gefertigt, wieder zerlegt und in drei Sektionen nach Rumänien transportiert. In Galați folgte 1940 der Zusammenbau. Eine Reparaturslipanlage (Nr. 2) diente der Donauschifffahrt.

Alle Pläne entstanden in enger rumänisch-deutscher Zusammenarbeit. Der Ausbau der Werft begann am vorhandenen Kern der Anlagen mit der 85 Meter – Querslipanlage (Nr. 1) für eine Tonnage bis zu 800 Tonnen. An dieser Stelle entstand

1938 mit dem Minenleger *Amiral Murgescu* der erste nationale Schiffsneubau für die königlich-rumänische Marine. Er lief am 14. Juni 1939 in Anwesenheit von Regele Carol II. feierlich vom Stapel. Sein Schwesterschiff, der Minenleger *Cetatea Albă*, war seit 1939 in Arbeit, wurde jedoch nie fertig gestellt. Beide wurden nach einem Projekt des niederländischen „Ingenieurskantoor voor Scheepsbouw“ (IvS) aus Den Haag gefertigt.

Der Aufbau der neuen Schiffswerft stand im Jahr 1941 immer noch am Anfang. Ein Teil der Schiffbauhallen und Werkstätten war inzwischen eingerichtet worden. Die Zahl der Beschäftigten lag bei 1300 Mann. Die Bauarbeiten an den drei Schiffbauhallen hatten bei Kriegsbeginn am 21. Juni 1941 noch nicht begonnen. Auch der Werfthafen mit dem Liegeplatz für das Schwimmdock fehlte. Da es bis jetzt keine tiefe Dockgrube erhalten hatte, konnte es nur für einen Tiefgang bis zu 3,5 Meter abgesenkt werden.

Während die Werft in Constanța mit der „Friedrich Krupp Germania-Werft“ in Kiel im Jahr 1941 einen Werftliefervertrag zur Kooperation abgeschlossen hatte, stand der „Santerul Naval Galați S.A.“ (S.N.G.) die „Erste Donaudampfschiffahrts-Gesellschaft“ (DDSG) als Teil der Reichswerke „Hermann Göring“ zur Seite. Beide Verträge entstanden im Einvernehmen und Abstimmung mit dem Oberkommando der Kriegsmarine (OKM). Die Bauaufsicht für Galați hatte Oberbaurat Brodersen.

Trotz des verzögerten Werftaufbaus war das Unternehmen gut beschäftigt. Schiffsreparaturen nach Kriegsschäden wurden laufend ausgeführt.

Es ist interessant den weiteren Neubau von Marineschiffen zu betrachten, der zum Zeichen der tatsächlichen Leistungskraft für die Werft im Krieg wurde: Nach Überführung aus England, über Flüsse und Kanäle quer durch Frankreich, erreichten die Schnellboote VIFORUL, VIJELIA und VISCOLUL vom VOSPER-Typ die Werft von Galați zur Fertigstellung und Ausrüstung.

Zum Höhepunkt ihres Neubaus wurden für die Werft 1938-1941 die beiden ebenfalls nach Entwürfen des „Ingenieurskantoor voor Scheepsbouw“, Den Haag erbauten

U-Boote RECHINUL und MARSUINUL. Ein drittes, geplantes Boot wurde kriegsbedingt nicht mehr begonnen. Bauaufsicht in Galați führte die DESCHIMAG in Bremen. Beide U-Boote waren von einem modernen Typ, der sich sehr gut für die Kriegsführung im Schwarzen Meeres eignete.

Zur gleichen Zeit beschäftigte sich die „Santerul Naval Galați S.A.“ auch mit deutschen U-Booten. Donaubwärts wurden U 9, U 18, U 19, U 20, U 23 und U 24 vom Typ II B geschleppt und in Galați in die Werft zur Wiederausrüstung gelegt. Jetzt machte sich der Zeitverzug im Werftaufbau besonders schmerzlich bemerkbar, da geeignete Kaianlagen immer noch fehlten. Nach Herstellung der Kriegsbereitschaft verlegten die U-Boote über Sulina in ihren neuen Heimathafen Constanța.

Der Bau von Minensuchern des deutschen Typs M 40 in Galați ist bis zum heutigen Tag nicht sicher geklärt. Es sind 4 Schiffe gebaut worden. Manche Quellen sprechen auch von 6 Aufträgen. Es sind in deutschen Marineakten keine Bauverlagerungen von der Nordsee oder Ostsee zur Donau bekannt. So ist zu vermuten, daß es direkte Bestellungen der königlich-rumänischen Marine in

Deutschland waren. Die Materiallieferungen müssen bis 1944 so ausreichend gewesen sein, um damit in den 1950er Jahre die Minensucher *Democrația*, *Descătușarea*, *Dezrobirea* und *Dreptatea* der Marine des sozialistischen Rumäniens in Dienst zu stellen. Nach einer großen Modernisierung 1976-1983 wurde ihr Kampfwert als Korvetten und Minenjäger nochmals gesteigert. Die Ausserdienststellung erlebten sie Ende der 1990er Jahre als *Viceamiral Mihai Gavrilescu* (ex: *Democrația*), *Viceamiral Ioan Bălănescu* (ex: *Descătușarea*), *Viceamiral Emil Grecescu* (ex: *Dezrobirea*) und *Viceamiral Ioan Georgescu* (ex: *Dreptatea*) bei der Nationalen Rumänischen Marine.

Nach Kriegsende und der Fertigstellung der Minensucher-Serie vom Typ M 40 konnte „Santerul Naval Galați“ nicht mehr an ihre Traditionen im Marineschiffbau anknüpfen. Neben den Importen von Schiffen ausländischer Marinen ist der rumänische Marineschiffbau auf die Werften von Mangalia oder Turmu-Severin übergegangen.

Nach Verstaatlichung der Werft in Galați im Jahr 1948 und Änderungen in den Bebauungsplänen wurde das Werftgelände später donaubwärts erweitert und zum Bau von Handelsschiffen genutzt. Für die Stadt mit ihren 331400 Einwohnern ist die Werft auch heute noch ein bedeutender Wirtschaftsfaktor. Rund 3000 Beschäftigte sind auf der Werft tätig, die seit 1999 als DAMEN Galați zur niederländischen DAMEN YARD-GROUP gehört. In Galați entstand zum Beispiel der Schiffkörper für das niederländische Docklandungsschiff JOHAN DE WITT, das am 26. Oktober 2004 an der Donau zu Wasser kam. Der Umsatz von DAMEN Galați wurde für das Jahr 2008 mit 85,7 Millionen Euro beziffert. Im Sommer 2010 ist der Neubau einer Schiffbauhalle für Yachten und ... Marineschiffe (!) in Betrieb gegangen. Gute Aussichten für den Standort und für die Schiffbauindustrie Rumäniens mit ihrer aktuellen Position 9 am Weltschiffbaumarkt !



Das deutsche U 23 nach der Ankunft im Mai 1943 in Galați zur Ausrüstung auf der Werft vor der Querslip Nr. 1. Links im Bild wird moderne 65 Tonnen-Werftkran neu aufgestellt.



Auf der Bukarester Dezenniums-Ausstellung im Jahr 1940 gezeigtes Modell der geplanten Schiffswerft von Galați. Foto: Sammlung Reinhard Kramer.

Stapellauf des Minenlegers AMIRAL MURGESCU am 14.06.1939 von der Querslip-Anlage Nr. 1 an der Donau. Foto: Werft-Reederei-Hafen/Sammlung Reinhard Kramer.



Plan der Werft Galați mit allen ihren gesamten Anlagen und Werkstätten.

Die Werft von Galați im Jahr 1941 mit einem Donau-Monitor in Reparatur. Rechts liegt der Schwimmdock aus dem Arsenal Galați der königlich-rumänischen Marine. Foto: Sammlung Reinhard Kramer.



Geboren am 16.07.1954 in Rostock, aufgewachsen direkt am Hafen und neben der Werft, gab es seit der Kindheit immer Kontakt zur Schifffahrt. Mit 14 Jahren erste eigene Fotos von Schiffen und Sammlung von historischen Daten dazu. Ausbildung als Schiffsmechaniker und Maschinist auf Fischereischiffen. Danach Studium und Diplom-Volkswirt in der Schifffahrtsverwaltung der Technischen Flotte in der DDR.

Nach den politischen und wirtschaftlichen Veränderungen in Deutschland tätig als Wirtschaftsredakteur einer Rostocker Tageszeitung. Anschließend bis 2003 als leitender Historiker in einem Rostocker Unternehmen der Denkmalpflege: Restaurierung historischer Schiffe, Maschinen, Fahrzeuge und Flugzeuge für das Museum.

Seit 2003 selbständiger Historiker mit dem OSTSEE-SCHIFFFAHRTSARCHIV in Rostock. Forschungen zu verschiedenen Gebieten der Marinegeschichte: DDR-Schifffahrt, DDR-Volksmarine, Kriegsmarine und der Seekrieg im Schwarzen Meer.

Als Korrespondent verschiedener Schifffahrts- und Marinezeitschriften international tätig. Mitherausgeber des großen Nachlagewerkes „Die deutschen Kriegsschiffe 1815-1945“ von Erich Gröner. Verschiedene eigene Bücher seit 1981 zur Fährschiffsgeschichte in der Ostsee, zur Schiffsbergung und verschiedene Schiffsdokumentation. Aktuelles Projekt zusammen mit weiteren Autoren: „Die deutschen Kriegsschiffe 1945-2010“ mit allen technischen Angaben, dem Schicksal der Schiffe und Boote, mit Zeichnungen und Fotos.

Modellbau im Maßstab 1:1250 mit der eigenen Serie „VAGEL GRIP“ aus Rostock.

Telefon: 0381/2002390

E-Mail: kramer.vagel.grip@t-online.de



REIHARD KRAMER



150 de ani de la înființarea Forțelor Navale Române (IV)

Trecerea României de partea Puterilor Aliate a pus Marina Militară într-o situație deosebită: mai multe nave militare românești au fost avariate sau capturate de sovietici. Cu toate acestea, până la sfârșitul războiului, Marina Militară a avut capacitatea de a-și îndeplini misiunile încredințate. Și după încheierea războiului, marinarii, prin misiunile de dragaj la fluviu și la mare, au rămas mobilizați până la sfârșitul deceniului al patrulea.

Între 1946-1947, Marina Militară a cunoscut o serie de reorganizări menite să o adapteze condițiilor de pace, dar și din cauza presiunilor politice și militare.

În noiembrie 1946, Subsecretariatul de Stat al Marinei a fost desființat, fiind înlocuit cu Comandamentul Marinei Regale, care în ianuarie 1948 și-a schimbat denumirea în Comandamentul Marinei Militare, sub conducerea comandantului Ioan Cristescu. Acesta a predat comanda Marinei Militare la 26 august 1949 comandorului Emil Grecescu.

În conformitate cu noile regulamente, la 1 noiembrie 1950 s-a modificat denumirea gradelor în Marina Militară, astfel: comandor – căpitanderangull; căpitancomandor – căpitan de rangul II; locotenent comandor – căpitan de rangul III; căpitan – căpitan locotenent.

În august 1950, sediul Comandamentului Marinei Militare a fost mutat la Constanța, iar comandantul Marinei Militare i se subordonau nemijlocit comandanții Flotei de Dunăre, Bazei 214 Maritime, Bazei 258 Maritime, șeful Serviciului Hidrografic Maritim, comandantul Brigăzii Apărării Raionului Maritim, șeful Tribunalului Militar și șeful Procuraturii Militare.

În anul 1961, Marina Militară a fost reorganizată în întregime, majoritatea unităților de luptă și de asigurare tehnico-militară fiind dislocate în garnizoana Mangalia, la comandă aflându-se contraamiralul Gheorghe Sandu – comandant și contraamiralul Victor Bogdan – șef de stat major.

La 18 noiembrie 1963, contraamiralul Gheorghe Sandu a predat comanda Marinei Militare contraamiralului inginer Grigore Martes.

În calitate de membră a Tratatului de la Varșovia, Marina Militară a participat la acțiuni de pregătire în colaborare cu Flota Sovietică din Marea Neagră și cu Marina Militară a Bulgariei. Scopul acestora era de a pune bazele unei colaborări militare în bazinul Mării Negre între flotele statelor comuniste și de pregătire în eventualitatea unui atac dinspre Marea Mediterană și Strâmtoare.

La 13 decembrie 1973 contraamiralul Sebastian Ulmeanu a fost numit în funcția de comandant al Marinei Militare. În luna martie 1979, viceamiralul Sebastian Ulmeanu a fost numit locțiitor al șefului Marelui Stat Major, iar căpitanul de rangul I Ioan Mușat, fost comandant al Centrului de Instrucție al Marinei Militare, a preluat comanda Marinei Militare.

În decembrie 1982, Comandamentul Marinei Militare a fost redislocat din Mangalia în Constanța, în imobilul din strada Remus Opreanu nr. 13, iar în 1985 a fost instalat în pavilionul comandă al Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”.

Perioada de după anul 1965, a adus cu sine o întărire a capacității operative a

Marinei Militare. Acest lucru a fost posibil datorită achiziționării de noi nave de luptă de la șantierul naval românesc, executate după proiectele ICEPRONAV Galați, atât pentru unitățile și marile unități maritime, cât și pentru unitățile și marile unități fluviale. Cu siguranță cea mai importantă realizare a fost crucișătorul ușor portelicopter *Muntenia*, intrat în componența Marinei Militare în 1985, rebotezată *Mărășești* la 1 octombrie 1990. De asemenea, a fost recepționată o serie de vedete torpiloare, care au întărit capacitatea de luptă a Marinei Militare în vederea îndeplinirii misiunilor de luptă.

Pentru creșterea eficacității activității Marinei Militare, la nivelul Comandamentului Marinei Militare s-a luat decizia reorganizării unor divizioane și brigăzi, astfel încât să crească gradul de eficacitate în timpul misiunilor de luptă. S-a pus, de asemenea, un accent deosebit pe cooperarea dintre navele de luptă și trupele terestre, cu scopul apărării, în condiții optime atât a litoralului maritim, cât și a cursului Dunării și a gurilor sale.

Ziua de 22 decembrie 1989 a adus de la sine trecerea totală a Armatei de partea Revoluției, odată cu instaurarea noului regim democratic. În plus, începând din această zi, Armata Română a fost supusă unui război informațional menit să-i submineze acțiunile prin furnizarea de false informații. În ceea ce privește Comandamentul Marinei Militare, acesta a luat toate măsurile menite să ducă la victoria Revoluției române. Au fost alarmate navele de luptă, iar marinarii au asigurat paza celor mai importante obiective strategice din raza lor de competență militară.

La 12 aprilie 1990, contraamiralul Mihai Aron a fost eliberat din funcția de comandant al Marinei Militare, în locul său a fost numit contraamiralul Gheorghe Angheliescu, iar sediul Comandamentului Marinei Militare a revenit în clădirea din strada Remus Opreanu nr. 13.



20 de ani de medicină navală

Centrul de Medicină Navală a împlinit la 1 octombrie 20 de ani de la înființare. Momentul aniversar a fost marcat însă de personalul instituției cu o săptămână mai devreme pe 25 septembrie. A fost o zi cu o încălțătură emoțională



deosebită la care au fost prezenți, alături de personalul instituției, contraamiralul dr. Aurel Popa, șeful Statului Major al Forțelor Navale, comandorul Alexandru Mîrșu, comandantul Comandamentului Flotei, viceamiralul (rtg.) Ilie Ștefan, președintele Ligii Navale Române, filiala Constanța, comandanți de unități și foști comandanți ai Centrului. Colonelul dr. Mircea Manea și colonelul dr. Octavian Dorin Opincaru au vorbit despre Centrul de Medicină Navală din vremea când au fost la comandă, despre împlinirile, dar și greutățile cu care s-au confruntat. De asemenea, contraamiralul dr. Aurel Popa a mulțumit cadrelor medicale militare și civile și le-a felicitat pentru dăruirea și pasiunea cu care își fac meseria, dar a subliniat și faptul că se poate face mult mai mult, mai ales în domeniul cercetării. La final, comandantul Centrului de Medicină Navală, colonelul dr. Nelu Doru Popescu a oferit diplome și medalii atât personalului cât și invitaților, după care a urmat o vizită în laboratoarele instituției. Transmitem și noi personalului Centrului de Medicină Navală și Centrului de Scafandri, care a dărbătorit în aceeași zi 34 de ani de la înființare, la mulți ani, sănătate și putere de muncă. (O.B.)

Ziua Imnului Național

Instituită prin Legea nr. 99 din 26 mai 1998, Ziua Imnului Național a fost sărbătorită pe 29 iulie în întreaga țară. La Constanța, ceremonia dedicată Zilei Imnului Național a avut loc în fața Comandamentului Flotei, în prezența unui public numeros. Manifestarea a debutat cu un ceremonial religios de binecuvântare oficiat de Înalț Preasfinția Sa Teodosie, Arhiepiscopul Tomisului, urmat de alocuțiunea prefectului județului Constanța despre semnificația imnului național. Muzica Militară a Forțelor Navale a interpretat cele cinci imnuri care au reprezentat România de-a lungul istoriei, de la 1848 până astăzi: „Imnul regal român”, „Zdrobite cătușe”, „Te slăvim, Românie”, „Trei culori” și „Deșteaptă-te române”, ultimul intonat de întreaga audiență. De altfel, cea care a făcut senzație și a atras atenția tuturor a fost Muzica Militară a Forțelor Navale care a și încheiat ceremonia cu un scurt recital. (O.B.)



Foto: Olivia Bucioacă

La 30 noiembrie 1993, Comandamentul Marinei Militare se reorganizează în Statul Major al Marinei Militare, comandant fiind viceamiralul Gheorghe Angheliescu, care la 10 mai 1995 a fost avansat la gradul de amiral.

Fiind prima țară care a semnat documentul cadru al „Parteneriatului pentru Pace”, la începutul anului 1994 Forțele sale Navale au constituit **prima structură militară** care s-au angrenat într-un amplu schimb de acțiuni cu caracter militar și aplicații tactice. Acestea au constituit oportunități și argumente credibile ale unor noi forme de colaborare în plan politic și militar cu țările membre ale Organizației Atlanticului de Nord, a cărei membră cu drepturi depline a devenit și România, la 29 martie 2004.

Concomitent cu reorganizarea structurilor operative, Marina Militară a participat activ, încă din anul 1995, la activități specifice comune cu forțele NATO. Astfel, au fost derulate misiuni în cadrul exercițiilor multinaționale COOPERATIVE PARTENER, COOPERATIVE MERMAID – Classica, COOPERATIVE – SUPPORT, REASCUCE EAGLE, MEDCEUR, BLACK SEA PARTNERSHIP, COOPERATIVE BEST EFFORT, COOPERATIVE KEY, CHARPATHIAN EXPRESS, JOINT EFFORTS BLUE DANUBE, și multe altele. De asemenea, a fost activată gruparea BLACKSEAFOR pentru întărirea cooperării între statele riverane Mării Negre.

Conform Ordinului M.Ap. nr. M.139 din 18 noiembrie 2002, începând cu 1 Decembrie 2002, Statul Major al Forțelor Navale a fost redislocat în garnizoana București.

Poziția geografică a României, stat european continental, stat riveran Mării Negre și unei artere fluviale de importanță europeană



– Dunărea – stat cu acces direct spre centrul Europei, i-a conferit țării noastre de-a lungul istoriei, atât posibilitatea de manifestare plenară a potențialului său politico-militar, cât și dreptul și obligația de a deține, în cadrul sistemului național de apărare, o componentă navală respectabilă și performantă din punct de vedere militar.

Forțele Navale Române se prezintă în 2010 ca o structură modernă, capabilă să acționeze pe uscat, pe mare, în aer și sub apă, cu capacități de proiectie în afara Mării Negre, un instrument important al statului român la pace, criză și război. ■

Fregata Mărășești

Cpt. ing. Cosmin OCHEȘEL

Pentru o mai bună cunoaștere a Marinei Militare și al specificului acestei frumoase arme a fost organizată sâmbătă, 7 august, de Forțele Navale Române, Ziua Porților Deschise. Acest eveniment s-a încadrat în suita de manifestări dedicate Zilei Marinei Române și profitându-se de această ocazie a fost marcat un moment festiv reprezentat de împlinirea a 25 de ani de la intrarea în serviciul Forțelor Navale Române a fregatei *Mărășești*. Evenimentul a fost prefațat de căpitanul șefului Statului Major al Forțelor Navale, domnul contraamiral dr. Aurel Popa care a ținut să amintească buna activitate a echipajelor care au lucrat la bordul navei, precum și modul în care nava a fost păstrată și întreținută, dar nu în ultimul rând caracterile formate la bordul fregatei.

Nava, clasificată Cruciorător Ușor Portelicopter a fost înființată ca unitate militară începând cu 1 ianuarie 1983, cu indicativul U.M. 02155 Constanța. Prevăzută inițial a duce lupta împotriva

navelor de suprafață, antisubmarin și antiaerian, nava s-a modernizat continuu și în urma unei noi evaluări, începând cu 27 august 1990, a fost redenumit distrugătorul Timișoara. Apoi, în baza Ordinului Marelui Stat Major nr. B 3/2203 din 27 august 1990, distrugătorul Timișoara a fost redenumit distrugătorul *Mărășești*, prin reorganizare, îndeplinind misiuni de luptă în cadrul Comandamentului Marinei Militare. În baza Dispoziției Statului Major General nr. S. G. 3/584 din 28 februarie 2001, fregata *Mărășești* a fost înființată din distrugătorul *Mărășești*.

Fregata *Mărășești* este continuatoarea istoriei distrugătorului *Mărășești*, cel care a intrat în serviciul activ al Marinei Militare în baza Înaltului Decret Regal nr. 2013 bis din 13 mai 1920 începând cu data de 1 iunie 1920. În anii celui de-Al Doilea Război Mondial, această navă, alături de distrugătorul *Mărăști*, a îndeplinit importante misiuni de luptă în cadrul Escadrei de Distrugătoare și a avut o contribuție importantă în evacuarea trupelor române și germane de la Sevastopol din mai 1944. Capturat de sovietici în septembrie 1944 și restituit în octombrie 1945 când a reintrat în serviciul activ al Marinei Militare sub aceeași denumire, păstrată până în anul 1948, când a fost rebotezat distrugător de tip „M” cu numărul de bordaj D-2, pentru ca în anul 1951 să-i fie schimbat numărul de bordaj în D-12. Sub această denumire, nava a îndeplinit misiuni specifice până în anul 1961 când a fost scos din serviciul activ al Marinei Militare și dezmembrat.

În cei 25 de ani de existență, în Forțele Navale, fregata *Mărășești* a participat activ la toate evenimentele

istorice care au modelat destinul forțelor navale. Integrarea României în structurile NATO și ale Uniunii Europene, precum și caracteristicile mediului de securitate din zona Mării Negre au determinat în mod inevitabil transformarea conceptuală, structurală și de acțiune a Forțelor Navale Române.

Nava a participat la aplicații comune cu flotele țărilor membre NATO și parteneri, la acțiuni comune de menținere a păcii, precum și la alte misiuni specifice și am desfășurat activități în cadrul activităților Grupării BLACKSEAFOR, echipajul dovedind un profesionalism deosebit și o foarte bună pregătire de specialitate, fapt recunoscut de conducerea Statului Major al Forțelor Navale, dar și de reprezentanții flotelor parteneri.

Distrugătorul *Mărășești* a participat la prima aplicație desfășurată după semnarea de către România a Parteneriatului pentru pace, iar în martie 1998 la aplicația Grupării BLACKSEAFOR, echipajul dovedind un profesionalism deosebit și o foarte bună pregătire de specialitate, fapt recunoscut de conducerea Statului Major al Forțelor Navale, dar și de reprezentanții flotelor parteneri.

În perioada 21-24 iulie, fregata *Mărășești* a fost certificată NATO nivel 2 în cadrul exercițiului CERTEX-BREEZE 10 desfășurat în apele teritoriale ale Bulgariei.

Luna august a reprezentat pentru Forțele Navale Române un moment de mândrie odată cu preluarea comenzi BLACKSEAFOR, fregata *Mărășești* fiind nava comandant a grupării. ■



Foto: Ștefan Ciocan

Martor MARINA ROMÂNĂ: Constanța, 14 iulie 1914. Un împărat vizitează un rege

Yachtul imperial Standart. (www.angelfire.com/pa/ImperialRussian/royalty/russia/yacht.html)

Dr. Andreea
ATANASIU-CROITORU
Muzeul Marinei Române

La 14 iulie 1914, întreaga Românie asista la venirea, în Constanța, a țarului Nicolae al II-lea și a familiei imperiale. A fost practic, ultima dată când au călătorit în afara Imperiului, uzând de toată pompa rangului imperial. În numai câteva săptămâni, Rusia intra în război, și, după 3 ani, țarul, țarina, țareviul și tinerele mari duceau au fost cu toții asasinati de către bolșevici. Pentru regele Carol I, deși vizita a durat numai 14 ore (potrivit Marthei Bibescu) aducea o satisfacție târzie ea fiind un răspuns la călătoria sa la Petersburg din anul 1898. Evenimentului i s-au dat două explicații: diplomația rusă se decisese să folosească în favoarea sa tendința României de a se apropia de Antantă și a doua variantă: posibila căsătorie a prințului Carol cu una din fiicele țarului.

Detalii ale ceremoniei lui se regăsesc în foarte multe repere bibliografice, scrieri ale martorilor oculari ai evenimentului sau relatări ulterioare, dar ceea ce ne încântă în mod deosebit este faptul că Marina Română (într-un fel chiar gazdă a evenimentului), prin Jurnalul Istoric al Diviziei de Mare și însemnările amiralului Petre I. Bărbăneanu, documente originale aflate în fondul documentar al Muzeului Marinei Române, este și ea un martor direct al vizitei imperiale.

Jurnalul Istoric al Diviziei de Mare pe anul 1914

„În vederea sosirii Familiei Imperiale Rusă sosesc pe ziua de 15 Mai a.c. în Portul Constanța cu Yachtul Cruciorător Almaz de unde pleacă în ziua de 16 Mai a.c. Generalul Rus Dimikovsky, Comisarul de Curte Popovsky și Colonelul Rus Spiridonovici.

La 21 Mai, tot în acest scop sosesc în Portul Constanța Canoniera Grivița având ca Comandant pe Căpit. Georgescu Pompiliu, Canoniera Siretu pe Căpit. Săvescu Petre și Canoniera Bistrița comandată de Căpit. Lazu, toate sub comanda generală a Domnului Căpit. Comandor Frunzeanescu Angelo.

La 23 Mai sosesc MMLL Regele și Regina României care descind primul la Palatul Regal, iar M.S. Regina la Pavilionul din Port.

La 24 Mai, mai sosesc Torpiloarele Smeul, Sborul și Năluca sub comanda D-lui Cpt. Comandor Nicolescu-Rizea.

La 25 Mai sosește și Domnul Contr. Amiral Eustațiu Sebastian Comandant Inspector General al Marinei.

La 28 Mai, se înapoiază AALLRR Principele Ferdinand și Principesa Maria descinzând la Henle Renie.

În ziua de 1 Iunie orele 9.45 p.m. sosește Familia Imperială Rusă, compusă din MMLLII Țarul și Țarina cu toți copiii:

1. Baronul Frederichy
2. Baronul Schilling
3. Amiral Nyloff
Pobhiesisky, Voziell, Arsenieff,
Vartaneshoff, Teberbalcheff, sosesc în Portul Constanța cu vasele de război ruse:
Yachtul Imperial Standart
Cruciorătorul Yacht Almaz
Cruciorătorul Cagul
Contra-Torpilor Locot. Sebastakof
Căpit. Zareni
Lt. Căpit. Baranof și
Căpit. Lt. Zatarovici

salutând pământul cu 101 de lovituri de tun la care Artileria împreună cu bricul Mircea

Regele Carol I, Țarul Nicolae și Principele Ferdinand la Constanța în 1914. Foto: Revista Marea Noastră, 1939



răspunde de asemenea cu 101 focuri de tun, după care Familia Imperială Rusă debarcă unde sunt întâmpinați la debarcader de Familia Regală și Prințiară de unde trec în salonul de recepție unde se fac prezentările, apoi pornesc la Pavilionul Reginei, iar acolo cu automobile la Biserica Catedrală unde s-a oficiat un tedeum la orele 11 a.m. După terminarea Tedeumului se reîntorc la pavilion, unde au luat masa.

La orele 4 p.m., Familiile Imperiale, Regele și Prințiară, vin în trăsuri deschise pe Bulevard în dreptul Cazinoului Comunal unde se primește defilarea trupelor, când se și numește ca Comandant proprietar al Regimentului 5 Roșiori M.S. Împăratul Nicolae I. La orele 8 seara a avut loc retragerea cu torțe, iar la orele 11 seara întreaga Familie Imperială Rusă părăsește Portul luând drumul spre Odessa.

La 2 Iunie părăsește garizoana A.S.R. Principele Carol și Dl. C'Amiral Eustațiu Sebastian, iar în ziua de 4 Iunie MS Regele Carol și ASR Principele Ferdinand".

Amiral Petre I. Bărbăneanu, 8 decembrie 1976, București

„Era în luna iunie a anului 1914 când la Constanța se făceau pregătiri neobișnuite până atunci.

Reședința Regală, sau mai bine zis, Cuibul reginei Elisabeta, de la capul digului, aproape de farul verde, de unde Majestatea sa flutura cu batista vapoarelor care intrau în port, se amenaja cu mobilier și cele necesare unor persoane distinse.

Peste drum de cazinoul de la marginea mării și de lângă bulevard se construia un chioșc în care puteau să aibă loc mai multe persoane.

Un regiment de infanterie deosebit îmbrăcat făcea exerciții de defilare pe bulevardul mării între farul vechi și cazinoul.

Curtea de apel din centrul orașului se amenajează pentru a servi în interior un dineu special.

Bricul Mircea se pregătește și se instalează pe puntea lui o baterie de patru tunuri de 87 mm, demontate de pe cruciorătorul Elisabeta, care se găsea în reparație, la Galați și aduse la Constanța. De altă navă nu dispunea Marina



Țarul Rusiei și regele Carol I cu familiile imperiale și regale la Constanța în 1914

Militară pentru a face un salut cu tunurile. Astfel pregătit, bricul Mircea a fost ancorat în rada portului sub comanda căpitanului Petre I. Bărbuneanu pentru a executa salutul de rigoare cu bateria instalată pe puntea lui.

Cele trei torpiloare Sborul, Zmeul și Năluca, care împreună cu crucișătorul Elisabeta erau singurele vase care apărau țărmurile maritime ale României, se găseau ancorate în interiorul portului.

Cam astfel se prezentau orașul și portul Constanța înainte de sosirea țarului Nicolae al II-lea al Rusiei împreună cu țarina, două fete și țareviciul, anunțată regelui Carol I al României ca o vizită de prietenie; în realitate nu putea să fie decât o vizită de tratative ca urmare a asasinării la Sarajevo în Bosnia și Herțegovina a arhiducelui moștenitorul tronului austro-ungar și a soției sale cu câțva timp în urmă. Țarul Nicolae al II-lea al Rusiei, care era protectorul țărilor slave din Balcani n-ar fi putut să admită un atac al Austro-Ungariei asupra Serbiei, considerată făptașa asasinării.

Într-una din dimineațele lunii iunie 1914 (nu-mi mai aduc aminte data) iahtul țarului, având la bord familia imperială escortat de 2 crucișătoare, oprește în rada portului Constanța, unde unul din crucișătoare salută pământul țării românești, având la catarg pavilionul României, cu 21 lovituri de tun, după care bricul Mircea la comanda căpitanului Bărbuneanu răspunde la salut tot prin 21 lovituri de tun, având ridicat la catarg pavilionul Rusiei. După o scurtă pauză bricul Mircea execută un al doilea salut de 21 lovituri de tun, ridicând la catarg stindardul imperial, acesta fiind salutul regelui Carol I, țarului Nicolae al II-lea. Imediat după acest salut răspunde crucișătorul rusesc tot prin 21 lovituri de tun, ridicând la catarg stindardul regelui Carol I ca răspuns la salut al țarului Nicolae al II-lea. După această ceremonie iahtul imperial și cele două crucișătoare intră în port dirijate de piloți și ancorază în rând cu torpiloarele românești. Această operație



Contraaamiralul Eustațiu Sebastian, comandant al Marinei (1909-1917).

terminată, regele Carol I se urcă în barca regală având la prova stindardul regal și este condus de iahtul imperial unde salută pe țar și-l invită să se instaleze cu familia imperială a familiei regale pe timpul duratei vizitei în Constanța. Înainte de instalare împăratul și regele trec în revistă cele două crucișătoare în uralele echipajelor respective.

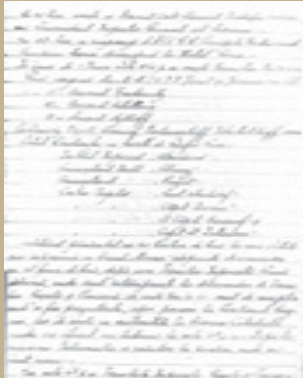
Odată instalați în Cuibul reginei Elisabeta se servește micul dejun, după care cei doi monarhi încep discuția motivată de vizita întreprinsă de țar în România.

După dejun cei doi copii, Nicolae, fiul prințului Ferdinand și țareviciul, cam de aceeași vârstă (8 ani) încep să se joace și pe negândite prințul Nicolae trage o palmă țareviciului și acesta plângând se duce la mama sa țarina, iar principesa Maria indignată ceartă pe fiul ei prințul Nicolae și-l obligă să ceară iertare țareviciului, după care ambii copii trec la joacă, ca și când nu s-ar fi întâmplat nimic.

Câte ora 12 ambele familii, imperială și regală părăsesc reședința regală și instalați în trăsuri se îndreaptă către chioșcul de pe bulevard în fața cu Cazinoul, unde, stând în picioare aveau să asiste la defilarea regimentului, care venea pe bulevard din direcția farului vechi. În chioșc am fost invitat să stau și eu ca unul ce executase salutarile cu tunurile.

Când regimentul se afla la o distanță de vreo 200 de metri de chioșc, regele Carol I care încălecase pe un cal alb trece în fața regimentului, trage sabia și mândru de situația sa, când ajunge în fața chioșcului, îl salută pe împărat cu sabia, apoi ocolește și trece în dreapta chioșcului asistând la trecerea regimentului. Mișcătoare a fost scena când regina Elisabeta și-a șters ochii cu batista la defilarea și salutul cu sabia al soțului ei. După trecerea regimentului, regele a descălecat și a intrat în chioșc copleșit de fericită.

După această ceremonie, cele două familii s-au reîntors la Cuibul reginei, unde s-a servit dejunul, apoi cei doi monarhi și-



Filia din Jurnalul Istoric al Diviziei de Mare

au continuat discuțiile, în care scop împăratul luase hotărârea de a vizita pe regele Carol I. Desigur că în convorbirile lor s-a intercalat și discuția referitoare la asasinatul de la Sarajevo și condițiile impuse de Austro-Ungaria, Serbiei.

În fine, seara urmând să aibă loc un dineu special în clădirea Curții de Apel special amenajată în acest scop, unde erau invitate și unele autorități din Constanța și București, cele două familii ad-hoc au plecat în trăsuri de la Cuibul reginei, în cap fiind la distanță trăsura monarhilor urcând bulevardul între cele două rânduri ale regimentului orându-l de o parte și de alta a străzii. Întâmplător mă duceam și eu pe trotuarul din stânga după rândul regimentului urcând în sus bulevardul. La un moment dat regele oprește trăsura, se ridică în picioare, împăratul are o tresărire, iar regele pronunță în franțuzește: Majestate vă numesc comandantul regimentului care a defilat înaintea Majestății Voastre și acum vă salut; soldații iau arma pentru onor și strigă într-un glas Ura, Ura, Ura. Odată terminată această impozantă ceremonie, trăsurile își continuă drumul spre Curtea de Apel, unde se fac prezentările invitaților, apoi către sfârșitul dîneului se rostesc discursurile celor doi monarhi, cu care se încheie vizita țarului Nicolae al doilea la Constanța și la ora 10 seara iahtul imperial escortat de cele două crucișătoare se îndreaptă spre Sebastopol.

Nu se știe dacă țarul Nicolae al II-lea al Rusiei a avut îndeplinită dorința pentru care a făcut această călătorie, în orice caz regele Carol I și-a exprimat părerea sa în Consiliul de Coroană de la Sinaia, fiind susținut numai de Petre Carp și de Marghiloman, arătând prin aceasta că nu și-a însușit titlul de bun român, păstrând pe acela de germanofil în decursul celor 47 de ani de domnie și la moartea sa regina Elisabeta a telegrafiat împăratului Wilhelm al II-lea al Germaniei că soțul ei i-a fost credincios în tot timpul vieții sale.

O deosebire remarcabilă a fost între el și nepotul său Ferdinand care a combătut pe germanofilii în Consiliul său de Coroană de la Cotroceni, un rege care și-a iubit țara, a fost inițiatorul celei mai mari improprietăți a țărănilor prin cedarea unei jumătăți din Domeniile Coroanei, determinând și pe marii proprietari de pământ să cedeze pentru improprietățile din moșiile lor păstrând fiecare numai câte 500 de hectare". ■

Ziua tanchiștilor, prilej de sărbătoare pentru militarii Batalionului 912 Murfatlar



Foto: Ștefan Ciocan

Data de 1 august marchează 91 de ani de la înființarea primei subunități de tancuri în armata României. Și cum în Dobrogea, singura unitate cu specific o reprezintă Batalionul 912 tancuri de la Murfatlar, vă prezentăm câteva aspecte de la activitățile desfășurate de această tânără unitate cu prilejul sărbătoririi zilei armei.

Manifestările au avut loc vineri, 30 iulie și au constatat în două părți distincte. Participarea efectivelor unității și a invitaților la un moment festiv pe parcursul căruia a

avut loc o prezentare a specificului armei tancuri, a unității, s-a dat citire mesajului de felicitare a șefului Statului Major al Forțelor Terestre, domnul general-maior doctor Dan Ghica-Radu, slujba religioasă precum și defilarea militarilor. Partea a doua a activităților a constat într-un exercițiu demonstrativ a tancurilor T55 în poligonul specific de la Murfatlar. Prezentarea scenariului și a momentelor de pe parcursul exercițiului a fost făcută chiar de comandantul unității, locotenent-colonelul Dorel Moraru Apostol. La finalul exercițiului

Poșta redacției



Am primit la redacție un material al domnului contraamiral de flotilă (rtg) ing. Corneliu Enăchescu, referitor la articolul „Remember 3-5 septembrie 1948”, publicat în revista *Marina Română*, numărul 2 (140)/2010. Vă prezentăm în continuare acest material, cu precizarea că pentru a elimina pe

viitor aceste situații „stânjenitoare” pentru colaboratorii noștri trecuți demult de prima tinerețe și pentru o informare cât mai corectă a cititorilor revistei *Marina Română*, Grupul Mass-Media al Forțelor Navale va publica materialele colaboratorilor (mai ales cele care se referă la perioade din istoria recentă a marinei) numai după consultarea prealabilă a specialiștilor Muzeului Marinei Române. (M.E.)

În revista *Marina Română* (martie - aprilie 2010) a apărut articolul domnului comandor inginer Nicolae Preda. Fac precizări: Eram elev sergent anul II, Școala Navală secția punte, împreună cu colegii elvi sergenți Ștefan Ilie (astăzi, viceamiral (rtg.) ing.), Luța Petre (astăzi, comandor (rtg) ing.), Hârjan Alexandru (astăzi, comandor (rtg)), Iordan Mihai (astăzi, comandor (rtg)), Melicescu Alexandru (astăzi, comandor (rtg)), Cruceanu Valentin (astăzi, comandor (rtg)). Toți eram ambarcați în acea perioadă pe Nava Școală *Mircea*. Comandant superior la bord era șeful Școlii Navale, comandorul Ion Stoian; locțiitor politic, capitanul Anton Bejan; comandantul Navei Școală *Mircea*,

Schimb de experiență

am obținut câteva informații de la generalul de brigadă dr. Vasile Hermeneanu, comandantul Brigăzii 9 mecanizată Mărășești: „De câțiva ani buni unitățile de tancuri din Dobrogea au fost desființate. La 1 noiembrie 2009, prin ordinul ministrului Apărării Naționale și hotărârea Consiliului Suprem de Apărare al Țării, în garnizoana Murfatlar a fost înființat Batalionul 912 tancuri ca unitate organică de bază a Brigăzii 9 mecanizată «Mărășești» ceea ce pentru mine, în calitate de comandant al brigăzii, reprezintă un motiv de mândrie și satisfacție și totodată un act de reparație morală, dat fiind faptul că în această garnizoană, în această cazarmă cu bogate tradiții au funcționat structuri importante din această armă”.

Dorim să mulțumim tanchiștilor dobrogeni pentru invitația făcută și în baza bune colaborări le urăm și noi la mulți ani și cât mai multe reușite. (C.O.)



Foto: Ștefan Ciocan

căpitanul Milu Nicolae; ofițer secund și șeful manevrelor, căpitanul de echipaj Marinescu Gheorghe; șef de practică, capitanul Ciucă Ion; ofițer cu navigația, locotenentul Balaban Gheorghe, șef mecanic, căpitanul de echipaj Calea Vasile. Legătura radio, prin repararea antenei de la catarg, a fost executată de elev-sergent Dănilă Ion (astăzi decedat). La întoarcerea în portul Constanța, pe dana de acostare, ne-au așteptat ofițeri de la Comandamentul Marinei Militare. S-a emis ordin de zi pe armată prin evidențierea colegului nostru care a reparat antena și de asemenea, cuvinte de laudă despre comportarea echipajului, în general elevii anului II, secția punte. Ambarcațiunea gonflabilă era condusă de temerarul velist Geleș, care a concurat deseori la campionatele naționale de iahting pe lacul Snagov, împreună cu comandorii Ion Stoian, promoție 1929 și Ghezzo Eduard, promoție 1926.

Domnul comandor ing. Nicolae Preda, promoția 1942 (care ne-a povestit cu lux de amănunte cum a fost pe mare în acel marș, n.n.), nu a fost la bordul navei în acel marș.

Contraamiral de flotilă (rtg) ing. Corneliu Enăchescu

Omagiul adus Prințului Leon Ghika

Părintele **Valentin BRĂȚAN**
Catedrala Sfântul Ștefan, Paris

Cum am putea evoca mai bine personalitatea domnului Leon Ghika, pe care Dumnezeu l-a binecuvântat cu o viață lungă – de 95 de ani – viață bogată în trăiri adânci, în încercări deosebite, dar și în împliniri rare? Cei ce l-au cunoscut îndeaproape și se gândesc la el, nu pot să nu înconjoare cu deosebită afecțiune imaginea pe care el a lăsat-o – de un om drept, nobil, de o educație aleasă și de o rară demnitate. Este ceea ce spune un coleg de-al său din tinerețe de la Școala Navală, domnul comandor profesor Mihai Chiriță, când zice: „*Deși sunt cu o promoție după el, era o mândrie pentru noi să avem un coleg cu calitățile lui*”.

După cum Domnul Ghika însuși mărturisește, viața lui „se împarte în trei părți egale, însumând fiecare câte trei decenii: prima – zice el – în care am fost marinar, este cea mai frumoasă; a doua a fost rătăcitoarea-mi experiență de șantier; iar a treia, cea de pensionar”. Vom spiciu momente mai importante din aceste perioade. Însă mai întâi ne vom referi la nașterea sa și la mediul său familial, care-și vor pune pecetea în mod indelebil în ce privește creșterea, educația și formarea personalității sale.

Prințul Leon Ghika s-a născut pe 12 mai 1915 în orașul Bărlad, județul Tutova. Dinspre tată face parte din neamul Ghikuleștilor, care a dat pe primul domnitor într-un Principat român – Moldova – la 1658, anume pe Gheorghe Ghika Vodă. Dinspre mamă se trage dintr-o veche familie de boieri moldoveni, a Bogdăneștilor – bunica maternă, Lucia Bogdan, fiind fiica marelui cărturar, patriot și om politic Mihail Kogălniceanu. Vorbind de neamuri și rude, amintim că prințul Leon Ghika este nepotul cunoscutului cărturar și demnitar ecleziastic, Monseniorul Vladimir Ghika, pe care Biserica Catolică intenționează să-l canonizeze.

Prințul Leon Ghika și-a petrecut copilăria și școala primară la Budești-Ghika, localitate unde se află și astăzi conacul familial. Liceul l-a făcut la Iași, având printre colegi pe Sergiu Celibidache, celebrul dirijor de mai târziu, pe care-l va vedea peste ani, la Paris, ori de câte ori acesta dirija orchestre în orașul lumină. De la Iași, în 1933, îl găsim la București înscris la Școala de ofițeri, de unde se va transfera în anul



următor – 1934 – la Constanța, la Școala Navală, împlinindu-și astfel visul din copilărie de a deveni marinar. A absolvit cu brio Școala Navală, ocupând locul al doilea din promoția sa.

Din anul 1940 încep să vină vremuri tulburi peste România. Criza ivită prin cedarea Basarabiei permite ofițerului Leon Ghika acte de curaj în misiunile de luptă la care ia parte. În 1941 România intră în război. Leon Ghika, la bordul crucișătorului auxiliar *Dacia*, deține funcția de ofițer cu navigația, timonerie și artilerie. Timp de cinci săptămâni participă la toate misiunile de luptă încredințate navei. După aceea, cu același curaj, pe torpilorul maritim *Zmeu*, ia parte la acțiunile acestuia. Faptele de bravură ale ofițerului Leon Ghika sunt recunoscute prin numeroasele decorații și medalii ce i s-au decernat, precum: „Coroana României”, „Virtutea Militară”, „Steaua României”, „Cruciada contra comunismului” etc.

Schimbările intervenite în România după 23 august 1944 au întrerupt în mod brusc cariera prințului marinar Leon Ghika. Noua stăpânire sovieto-comunistă a purces la așa-zisa „democratizare” a armatei, a țării, îndepărtând din funcții persoanele cu „origine nesănătoasă”. Prințul marinar Leon Ghika, la numai 32 de ani, este trecut în rezervă, punându-se astfel capăt primei părți a vieții lui

atât de bogată în fapte mărețe și amintiri nepieritoare.

Începe partea a doua a vieții sale, când, pentru trei decenii, Prințul Leon Ghika lucrează ca simplu muncitor, necalificat, pe un șantier.

Partea a treia a existenței lui se desfășoară la Paris – viața de pensionar. Ca preot, mi-a fost dat să-l întâlnesc și să-l cunosc acum mai bine de 20 de ani la Biserica română din Jean de Beauvais, unde participa, în calitate sa de consilier, la viața comunității. În această a treia perioadă a vieții – ca și în cele două precedente – Prințul Leon Ghika a lăsat să se întrevadă în ființa și în felul lui de a fi calitățile de care am amintit la început: noblețea sufletului, onoarea, corectitudinea și demnitatea umană. Prin toate acestea, ca și prin viața lui încercată, în ansamblu, el face cinste și onoare familiei sale, neamului său, țării sale și comunității românești de la Paris.

În aceste ultime momente de despărțire, pe 16 iulie, când Prințul Leon Ghika ne precede la o altă viață pe care a gătit-o Dumnezeu pentru aleșii Săi, îi aducem, împreună cu rugăciunile Bisericii, un omagiu afectuos de respect și de recunoștință și – mulțumind Domnului că i-a fost călăuză și ajutor în viață – zicem: Slavă Ție, Dumnezeu nostru, că ne-ai înzestrat cu oameni care ne fac cinste și cu care ne mândrim!

Literatură și umor



Foto: Coșmin Ochegai

Cercul Militar Constanța a organizat pe 19 august întâlnirea comună de lucru a Cenaclului literar „Mihail Sadoveanu” și a Clubului Umoriștilor Constanțeni „Păvălia cu umor”. Întâlnirea, moderată de Aurel Lăzăroiu, a avut loc la Centrul Cultural Corbu, vila „Cristiana” și a avut ca obiectiv principal lansarea a două volume de poezie: „A doua inimă de buzunar” de Gabriela-Marieta Secu și „A doua Scrisoarea III” de cdr. (r) Marian Ilie. Au participat peste 60 de persoane, membri ai celor două cenacluri și invitați. Pe marginea celor prezentate au vorbit col. (r.) George Mihalcea, cdr. (r.) Ananie



MAREA...

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

Orizontal: 1) UN ALBASTRU INFINIT. 2) MARE – Vas de pescuit norvegian. 3) Descoperirea lui... Columb – MARE 4) Material sintetic în stomatologie. 5) MARE – La docuri! 6) În radă! – CASPICĂ la început! – Par ascuțit. 7) ALBASTRĂ – Curelușe de meșină. 8) Mersul în MARE – Poftim la ADRIATICA! 9) Luate din macrou! – GRAD MARE în unele

țări. 10) Banc de nisip în MAREA JAVA, lângă Sumatera (Indonezia) - MARE 11) MARE.

Vertical: 1) MARE – lueș, năvală. 2) MARE... mică în lanțuri – Abisală. 3) În temă! – Răzbunarea peștelui - Grăbit. 4) Ceremonial – Daltă mică – În baliză! 5) Nivel pe marginii! – MARE... acaparator. 6) Ciupercă parazită – Vechi proroc. 7) În port! – La cutere! – Abreviație pentru „Rezonanță Magnetică Nucleară”. 8) Lustră de perete – A behăi (reg.). 9) Cîrîpît de păsărele (pl.) – „Șantierul Naval Constanța”. 10) Localitate în Republica Ciad (Africa) - MARE. 11) Împreunarea a două capete de frînghie.

Dicționar: PRAM, IRE, MAIL, BEEI, EADA.

Ion BRINDEA

Rezolvarea careului din numărul trecut, CONSTANȚA TURISTICĂ:

Orizontal: 1) FALEZA NORD. 2) LAC – IMOBILE. 3) O – INEDIT - OT. 4) AS – IM - AIURI. 5) RANS - ANNA - A. 6) EL – IRR – ETAJ. 7) COPACI – IN. 8) SII – CERB - CAU. 9) TESTE – IASON. 10) O – TOMIS NORD. 11) LAICER - CREA.

Vertical: 1) FLOARE – STOL. 2) AA – SALTIE - A. 3) LCI - N-OISTI. 4) E – NISIP - TOC. 5) ZIEM - RACEME. 6) AMD – ARCE - IR. 7) NOIAN - IRIS. 8) OBTINE – BANC. 9) RI – UATI - SOR. 10) DLOR – ANCORE. 11) ETIAJ - UNDA.

Ochiul Flotei



▲ 15 august 2010,
Ziua Marinei Române, Constanța.
Ținute de marină de epocă, prezente
la festivitățile organizate de Forțele Navale
de Ziua Marinei Române.

Foto: Ștefan Ciocan

▲ 15 august 2010, Ziua Marinei Române,
Constanța.

„Trasul la parâmbă” a fost unul din jocurile
marinărești în care au fost angrenți studenții
Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”.

Foto: Ștefan Ciocan

► 7 august 2010, Ziua Porților
Deschise, Portul militar Constanța.

Armamentul individual de luptă
al marinarilor, atracția vizitatorilor.

Foto: Ștefan Ciocan



◀ 30-31 august 2010, fregata
Regele Ferdinand, Marea Neagră.
PHOTEX în timpul antrenamentelor în comun
între fregata *Regele Ferdinand* (F221),
fregata *Göksu* (F497) din Turcia, corvetele
Viceamiral Eugen Roșca (263)
și *Contraamiral Horia Macellariu* (265).

Foto: Ștefan Ciocan



► 15 august 2010,
Ziua Marinei Române, Constanța.
Jocuri marinărești – alergatul cu oul în lingură.

Foto: Ștefan Ciocan



