

Exercițiul bilateral crucișătorul USS *Vella Gulf* și fregata *Regina Maria*



MARINAROMÂNĂ

www.navy.ro

REVISTA FORTELOR NAVALE ROMÂNE

IANUARIE - FEBRUARIE



RMSIS GROZAVUL

„Spărgător de gheață” pe canalul Sulina
într-o misiune în serviciul public

Ochiul Flotei



▲ 23 februarie 2012, Academia Navală „Mircea cel Bătrân”.
Fotografie de grup cu câștigătorii Concursului „Omul anului 2011” în Forțele Navale.

(Foto: Cristian VLĂSCÉANU)

◀ 15 februarie 2012, Canalul Sulina, mila 20, în apropiere de Gorgova.
Bogdan Dinu și Ionel Constantin de la Grupul Mass-Media al Forțelor Navale filmând reportajul despre intervenția RMSIS Grozavul, din mijlocul canalului înghețat.

(Foto: Cristian VLĂSCÉANU)

◀ 22 ianuarie, crucișătorul USS Vella Gulf.
Comandorul Mark W. Harris, comandantul navei USS Vella Gulf, interviu de jurnaliștii români, pe timpul vizitei acestora la bordul navei.

(Foto: Cristian VLĂSCÉANU)

▲ 3 martie 2012, puntea de comandă a RMSIS Grozavul, Dunărea maritimă, mila 42.
În dreapta, căpitan-comandorul Daniel Roșca, comandantul navei.

(Foto: Cristian VLĂSCÉANU)



▲ 14 februarie 2012, Canalul Sulina, RMSIS Grozavul.
Condiții meteo extreme pentru echipajul și tehnica de la bord.

(Foto: Cristian VLĂSCÉANU)

▶ 25 ianuarie 2012, Marea Neagră.
Exercițiu de coborâre în rapel, fast rope, al militarilor GNFOs, de la bordul elicopterului Puma Naval pe fregata Regina Maria, pe timpul ieșirii pe mare cu crucișătorului USS Vella Gulf.

(Foto: Cristian VLĂSCÉANU)





Coperta 1: RMSIS Grozavul, la Crișan pe canalul
Sulina, în timpul misiunii de spargere a gheții
și intervenție în sprijinul populației.
(Foto: Cristian VLĂSCLEANU)



Coperta 4: Remorcherul fluvial 328 în timpul
unei curse pe Dunărea înghețată între municipiul
Tulcea și suburbia Tudor Vladimirescu.
(Foto: Cristian VLĂSCLEANU)

SUMAR

ȘTIRI DIN FLOTĂ	4
Forțele Navale Române la momentul bilanțului	5
PAVILION NATO	
Exercițiu bilateral crucișătorul USS Vella Gulf și fregata Regina Maria	6
EVENIMENT	
RMSIS Grozavul – „Spărgător de gheață” pe canalul Sulina	12
Intervenția Remorcherului Fluvial 328 în sprijinul populației	18
Infanteriștii marini în lupta cu natura	19
OMUL ANULUI 2011	20
INSTRUCȚIE	21
Participarea Forțelor Navale la Operația Atalanta	27
PSIHLOGIE NAVALĂ	34
ALMA MATER	37
Stagiul de practică al aspiranților la bordul navelor militare	42
ISTORIE NAVALĂ	44
ANIVERSĂRILE MARINEI	55
20 de ani de la înființarea Divizionului 150 Rachete Navale	57
Centrul 338 Mentenanță Tehnică Navală la 30 de ani	58
PRESA NOASTRĂ	
Marina Română a depășit borna „150”	59
VETERANII MARINEI	62



Un bun marinar



Contraamiral de flotilă
Ion DUMITRAȘCU,
Locțiitorul șefului Diviziei
Cooperare Militară/SHAPE

M-am întrebat deseori ce înseamnă cu adevărat să fii un bun marinar. Nimic mai simplu, îmi răspund, decât să-ți iubești meseria, să-i respecti valorile, adică reperele fundamentale care o definesc și o diferențiază de alte în-deletniciri, cu alte cuvinte s-o servești cu credință.

Această tentativă de definire a unei pasiuni, căci în ultimă instanță sintagma „bun marinar” nu e altceva decât expresia unei puternice pasiuni, materializată în fapte potrivite, îmi sună puțin artificial și nefiresc, cu bune șanse de a cădea în derizoriu dacă nu e interpretată corespunzător.

Demersul spre care mă îndrept pare contradictoriu din capul locului: definesc ceva și în loc să-l apăr, cum ar fi firesc, sunt primul care-l pun sub semnul îndoielii. Ba mai mult, susțin că ar fi nevoie de o anume interpretare ca să înțelegem sensul corect ca și cum enunțul cu pricina ar fi prea filosofic și nu la îndemâna oricui să-l priceapă. Pentru că lucrurile riscă să se complice pe măsura efortului de a le simplifica, să ne întoarcem de unde am plecat și să punem întrebarea altfel: cum ne dăm seama că suntem buni marinari? Desigur, ne referim aici la cei care au ales această meserie și care, între două nelinești, simt nevoia să se întoarcă în ei înșiși și să scormonească pe dinlăuntru în căutarea unui răspuns. Ce căutăm, de fapt, în acele momente? Probabil ceva care să sune a certitudine, dar ce anume din noi înșine poate fi certitudine?

Neavând un răspuns acceptabil la îndemână, mă întorc la un lucru care mi-a rămas în memorie după lectura unei cărți scrisă de amiralul britanic Sandy Woodward „One hundred days”. Numit comandant al grupării navale care trebuia să restabilească suveranitatea britanică în insulele Falklands, amiralul Woodward s-a confruntat cum era și firesc cu situații grele. Cartea, care e un fel de jurnal al faptelor petrecute din perspectiva celui chemat să ia decizii, prezintă nu numai desfășurarea evenimentelor din perspectiva comandantului, dar mai ales zbaterea interioară asociată acestora.

Îmi vine în minte una din întâmplări. În drum spre zona de operații, radarele „Task Force”-ului britanic descoperă

o țintă aeriană, aparent argentiniană, care încerca să monitorizeze traiectul grupării și să culeagă cât mai multe informații despre aceasta. Nu era prima tentativă de acest fel, însă de data asta ținta părea dispusă să-și continue misiunea cu orice chip, se menținea provocator în zona grupării, parcă hotărâtă să înlăture orice bănuială asupra misiunii sale. Rapoartele subordonaților erau fără dubii. Posibilitatea unei curse comerciale era exclusă, nu putea fi decât un avion, special echipat pentru a obține informații. Întrucât prezența lui reprezenta un pericol pentru misiunea grupării, trebuia distrus imediat. Amiralul primește propunerile, solicită rapoarte suplimentare, se consultă cu comandanții de nave. Pare a nu exista niciun dubiu. Se retrage în cabină și își „savurează” singurătatea. Are câteva mii de oameni în răspunderea sa. Ei sunt în pericol dacă argentinienii anticipează mișcările britanicilor. Misiunea poate fi compromisă, iar implicațiile politice incalculabile. Știe ce înseamnă o decizie greșită, dar care e decizia corectă? Continuă să lupte cu sine însuși, în căutarea alegerii potrivite, pare că nimeni și nimic nu-l poate ajuta. Informațiile curg în același sens. Nicio schimbare. Ținta e deasupra și probabil transmite date. Judecă situația pe toate fețele. Își amintește de clipele grele din viața de marinar, niciuna ca aceasta. Subordonații vor o decizie. Simte presiunea lor în fiecare fibră. Nervozitate și încordare. În sfârșit trebuie să se hotărască cu orice preț. A venit momentul. Decide. Ținta nu va fi angajată. Câteva ore mai târziu află că era vorba de un zbor comercial cu câteva sute de suflete la bord.

Deci ce așteptăm să găsim atunci când căutăm prin dicționare ce înseamnă să fi un bun marinar? Nimic care să ne satisfacă. Căutare zadarnică. N-avem o explicație pentru sintagma aleasă. Trebuie să ne mulțumim cu improvizații sau să ne amintim de amiralul Woodward, citat aici ca exemplu reprezentativ pentru cei care, indiferent de rang, în viața de zi cu zi, iau decizii care influențează într-un fel destinul semenilor lor. Amiralul Woodward a fost apreciat, în țara lui, ca fiind un bun marinar. Să fie acesta răspunsul la întrebare? ■



Foto: Cristian Vlăsceanu

Boboteaza sau marea sfințire a apelor, importantă sărbătoare creștină, a fost marcată pe 6 ianuarie și în garnizoanele Forțelor Navale de la Dunăre și mare. Ca în fiecare an, la Constanța, Forțele Navale au fost prezente, alături de Biserica Ortodoxă Română, la sărbătorirea Botezului Domnului, Boboteaza, asigurând atât garda de onoare cât și participarea Muzicii Militare, care a intonat imnul de stat și cel al Uniunii Europene. Alături de miile de credincioși pe care nici frigul și nici ploaia nu i-au putut împiedica să ia parte la slujba religioasă, au fost prezenți contraamiralul de flotilă dr. Alexandru Mirșu, comandantul Flotei, comandanți de mari unități și unități.

Prima parte a slujbei a fost oficiată la Catedrala arhiepiscopală „Sfinții Petru și Pavel”, după care credincioșii au parcurs în procesiune traseul până pe faleza din dreptul Cazinoului, unde s-a desfășurat slujba religioasă de sfințire a apelor. Șase care trase de boi și măgari, fiecare dintre ele purtând butoaiele pline cu apa sfințită au urmat procesiunea. Slujba a fost săvârșită de Înalt Prea Sfinția Sa Teodosie, Arhiepiscopul Tomisului, alături de un sobor de preoți. La finalul slujbei de Bobotează, conform tradiției, Înalt Prea Sfinția Sa Teodosie, arhiepiscopul Tomisului, ambarcat pe o șalupă asigurată de Grupul de Scafandri EOD din cadrul Divizionului Nave Scafandri, a aruncat în apele sfințite ale mării cele trei cruci de lemn. Pentru recuperarea lor s-au întrecut, înfruntând apele reci ale mării și valurile agitate, peste 20 de tineri, o parte din ei scafandri profesioniști.

Evenimentul a reunit câteva mii de credincioși pe faleza din fața Cazinoului din Constanța,

Procesiuni similare la care Forțele Navale au fost prezente, s-au desfășurat și la Mangalia, Tulcea și Brăila. (O.B.)



Foto: Cristian Vlăsceanu



Foto: Cristian Vlăsceanu



Foto: Cristian Vlăsceanu

Ziua Unirii Principatelor Române sau Mica Unire cum mai este cunoscută, a fost sărbătorită pe 24 ianuarie, în toate garnizoanele de Marină.

La Constanța, pentru al doilea an consecutiv, Unirea Principatelor Române s-a sărbătorit pe faleza din fața Comandamentului Flotei. La eveniment au participat contraamiralul de flotilă dr. Alexandru Mirșu, comandantul Flotei, autorități publice locale, comandanți de unități, militari din garnizoana Constanța, veterani de război, cadre militare în rezervă și retragere. Pentru a transpune auditoriul în spiritul Unirii, în deschidere profesorul universitar dr. Valentin Ciorbea a prezentat evenimentele de la 1859, urmat de discursul contraamiralului de flotilă dr. Alexandru Mirșu, comandantul Flotei. Muzica Militară a Forțelor Navale a susținut un scurt recital, iar la final toți cei prezenți s-au prins în tradiționala horă a Unirii, așa cum au făcut-o și înaintașii noștri la 24 ianuarie 1859 când domnul Moldovei, Alexandru Ioan Cuza, a fost ales și domn al Țării Românești. (O.B.)



Foto: Cristian Vlăsceanu



Foto: Cristian Vlăsceanu



Foto: Cristian Vlăsceanu



Foto: Cristian Vlăsceanu

FORȚELE NAVALE ROMÂNE LA MOMENTUL BILANȚULUI

Maior Corneliu PAVEL

La data de 3 februarie, la Statul Major al Forțelor Navale s-a desfășurat autoevaluarea activității structurilor în anul 2011. Au participat șeful Statului Major General, general-locotenent dr. Ștefan Dănilă, locțiitorul pentru Resurse al șefului SMG, contraamiral dr. Niculae Vâlsan, comandanți de unități și mari unități din Forțele Navale.

În expunerea sa, șeful SMFN a evidențiat eforturile personalului pentru îndeplinirea obiectivelor stabilite, în condițiile unui an dificil din punct de vedere al asigurării resurselor bugetare. „Printr-o planificare riguroasă, Forțele Navale au reușit să îndeplinească angajamentele asumate în cadrul NATO și al inițiativelor regionale în domeniul securității la Marea Neagră, au menținut starea de operativitate a navelor, au dezvoltat capabilitățile necesare îndeplinirii misiunilor specifice și pentru asigurarea condițiilor optime de muncă, instrucție și învățământ”, a subliniat viceamiralul dr. Aurel Popa.

Anul trecut, în concordanță cu obiectivele și prioritățile fixate, instrucția pe mare și fluviu s-a executat în cea mai mare parte conform planificării, adaptată la resursele alocate într-un volum similar celui realizat în anul 2010.

Misiunile de foc și specifice, parte a instrucției colective, au fost executate în proporție de 95%, datorită unor măsuri luate pentru eficientizarea consumurilor și a costurilor. Tragerile indirecte și antiaeriene ale navelor fluviale au fost transformate în antrenamente în poligoane reduse de artilerie. În anul 2011, prin executarea exercițiilor cu trageri de luptă și a misiunilor specifice, a fost asigurat nivelul de instruire, necesar pentru menținerea capacității operaționale și asigurarea îndeplinirii misiunilor de bază ale structurilor.

Participarea marinarilor la exercițiile majore naționale și multinaționale a condus la ridicarea nivelului de instruire al acestora și la obținerea rezultatelor foarte bune în timpul misiunilor în afara teritoriului național, fapt materializat în aprecierile pozitive ale partenerilor de Alianță, ale opiniei publice și ale mass-media cu privire la profesionalismul marinarilor militari.

Șeful SMG a apreciat modul de executare a obiectivelor, stabilite pentru anul 2011 de către personalul Forțelor Navale. Referindu-se la activitatea marinarilor militari, generalul locotenent dr. Ștefan Dănilă a subliniat faptul că participarea la misiuni, alături de aliații și partenerii noștri, a însemnat un demers complex, un efort uriaș, care a fost asumat cu responsabilitate și profesionalism de către marinari. Totodată, Forțele Navale s-au constituit într-un important vector de imagine al României în lume, contribuind și la consolidarea statutului nostru de furnizor activ de securitate, ca membru NATO și UE. „Transmiteți tuturor subordonaților dumneavoastră că munca fiecărui militar sau personal civil din Forțele Navale este deosebită și apreciată de către conducerea Statului Major General, de mine personal, iar pentru anul 2012, vă recomand ca nivelul de ambiție al Forțelor Navale să fie corelat cu resursele și cu statutul nostru de membru al NATO”, a punctat generalul Ștefan Dănilă în încheiere.



Foto: Corneliu Pavel

Aspecte de la autoevaluarea SMFN.



Foto: Ion Burghisan

Sediința de autoevaluare la Batalionul de Sprijin al SMFN.



Foto: Cristian Vlăsceanu



Pregătiri pentru Operația „Atalanta”

Exercițiu bilateral crucișătorul USS Vella Gulf și fregata Regina Maria

Text: **Olivia BUCIOACĂ**
Foto: **Cristian VLĂSCLEANU**

Este bine cunoscut faptul că aproape trimestrial o navă a Forțelor Navale SUA intră în apele teritoriale românești, pe baza unui parteneriat cu Forțele Navale Române, asigurând o parte din instruirea în comun cu nave NATO. Astfel, în ultima decadă a lunii ianuarie, între 22 și 25, nava militară americană «Vella Gulf», aparținând Flotei a VI-a, a făcut o escală de cinci zile în portul Constanța. În plan au fost prevăzute exerciții în comun cu fregata Regina Maria și un elicopter Puma Naval al Forțelor Navale Române, desfășurate pe mare în ultima zi a escalei navei americane la Constanța. Scopul? Pregătirea militarilor români pentru participarea în acest an la misiuni de combatere a pirateriei în cadrul Operației Navale a Uniunii Europene, EU NAVFOR, «Atalanta», în Oceanul Indian.

Constanța – primul port dintr-o misiune de șase luni în Mediterana

La numai câteva ore de la sosire, echipajul american a organizat un tur al navei pentru jurnaliștii români.

Comandorul Mark W. Harris, comandantul navei USS Vella Gulf: „Doamnelor și domnilor, bine ați venit la bordul navei USS Vella Gulf. Ne aflăm pe o navă militară și aceasta e prima lună

dintr-o misiune de șase luni în Marea Mediterană, iar Constanța, România, reprezintă primul punct de oprire. Ne bucurăm să ne aflăm aici și abia așteptăm să vă arătăm nava și să vă răspundem la întrebări cât mai detaliat”.

Întâmpinați de comandantul navei Vella Gulf, jurnaliștii au avut posibilitatea să realizeze interviuri cu membrii echipajului și să afle cât mai multe informații despre rolurile acestora la bord, dar și despre misiuni și tehnică.

Echipajul navei USS Vella Gulf pregătit pentru a răspunde întrebărilor jurnaliștilor români.



Crucișătorul USS Vella Gulf la cheu în Portul Constanța.



Jurnaliștii români întâmpinați de comandorul Mark W. Harris, comandantul crucișătorului USS Vella Gulf și o parte din echipaj, la pupa navei.

O parte din echipa de boarding a navei USS Vella Gulf.



Comandorul Mark W. Harris: „Misiunea noastră este să ne antrenăm cu partenerii noștri români, să învățăm unii de la alții ca să putem aprecia abilitățile fiecăruia pentru a colabora apoi în operațiuni de tip NATO. Întotdeauna există ceva ce putem învăța de la partenerii noștri, despre modul în care abordează operațiunile în comparație cu noi și abia așteptăm să începem antrenamentele în comun”.

Frances Thompson: „Sunt consilier de carieră, îi ajut pe marinari cu programe și diferite opțiuni de carieră. E dificil pentru că sunt câteva sute de marinari la bord, fiecare are propriul set de cerințe, iar rolul meu e să le ofer informații de care au nevoie. Lucrez pe partea de management al personalului spre deosebire de colegii mei din domeniul tehnic”.

Nava americană Vella Gulf este un crucișător din clasa Ticonderoga, are la bord rachete dirijate și este echipat cu sistemul de apărare antirachetă AEGIS, ce reprezintă prima fază a abordării europene adaptive în etape privind apărarea antirachetă. Același tip de rachete SM3 de la bordul navei Vella Gulf vor fi dislocate și terestru la baza aeriană de la Deveselu, România.

Ambasadorul Statelor Unite la București, Mark Gitenstein, declara anul trecut în cadrul conferinței de presă care a avut loc cu ocazia sosirii pentru prima dată la Constanța a crucișătoru-

lui american Monterey, echipat cu sistemul de apărare antirachetă AEGIS, că „Dislocarea crucișătorului «Monterey», precum și a altor nave similare, care sunt echipate cu aceeași tehnologie de apărare antirachetă, care va fi în curând amplasată în România, reprezintă primul pas al Abordării Adaptive în Etape”. A doua etapă o reprezintă amplasarea scutului antirachetă la baza aeriană de la Deveselu, iar cum acesta va începe să prindă contur anul viitor, putem fi siguri că astfel de vizite vor fi din ce în ce mai dese.

După USS Monterey care a acostat în Portul Constanța în iunie anul trecut, USS Vella Gulf este al doilea crucișător echipat cu sistemul de apărare antirachetă AEGIS care ne vizitează. Alături de USS Monterey, crucișătorul Vella Gulf face parte dintr-o grupare de 21 de nave echipate cu același sistem de apărare antirachetă AEGIS, care prin rotație vor îndeplini misiuni specifice în teatrul de operații european. Vella Gulf este o navă multirol proiectată pentru a susține acțiuni militare împotriva țintelor aeriene, navale de suprafață și submarine. Toate crucișătoarele cu sisteme AEGIS poartă numele unor celebre bătălii din istoria americană. Nava poartă numele bătăliei navale de la Vella Gulf din Insulele Solomon, Pacific, care a avut loc între Marina Imperială Japoneză și Marina Americană în al Doilea Război Mondial (1943). USS Vella Gulf a intrat în serviciul Forțelor Navale Americane în anul 1993.



Fotografia de grup la sfârșitul vizitei delegației americane la Comandamentul Flotei.



Tradiționalul schimb de plachete între contraamiralul de flotilă dr. Alexandru Mirșu, comandantul Flotei, și comandantul Mark W. Harris, comandantul crucișătorului USS Vella Gulf.



Foto: Cosmin Ocheșel

Vizita delegației americane conduse de comandorul Mark W. Harris, comandantul navei USS Vella Gulf, la Comandamentul Flotei.

Nava are un deplasament de 11.373 tone, 173 m lungime, 16,8 m lățime și un pescaj de 10,2 m. Cele patru turbine cu gaz de 80.000 CP asigură o viteză maximă de 32,5 noduri. Echipajul standard este alcătuit din 33 de ofițeri, 27 de maiștri militari și 340 de marinari.

Ryan O'Connor: „Un alt lucru pe care Marina SUA îl face sunt misiunile de combatere a pirateriei de pe coasta Africii până în golful Aden și împreună cu aliații NATO se asigură că toată lumea este în siguranță. Misiunea cea mai importantă a echipei de boarding este aceea de a merge la bordul altor nave și a ne asigura că totul este în ordine la bord, că nu transportă arme, droguri, clandestini sau teroriști”.

Chad Jackson: „Avem mai multe instrumente care ne ajută în misiune. Diferite tipuri de radare care servesc la localizarea altor nave și un sistem numit VMS. Acesta oferă o imagine exactă a locației navei astfel încât primim indicații concrete a poziției în care ne aflăm în timp real și știm astfel dacă ne aflăm în pericol sau nu”.

A doua zi, pe 23 ianuarie, o delegație condusă de comandantul navei USS *Vella Gulf*, comandorul Mark W. Harris, a efectuat vizite la Comandamentul Flotei și la autoritățile publice locale. La Comandamentul Flotei, delegația a fost primită de contraamiralul de flotilă dr. Alexandru Mîrșu. S-au purtat discuții cu privire la cooperarea bilaterală dintre cele două Marine, iar la final a avut loc tradiționalul schimb de plachete.

Programul echipajului navei *Vella Gulf* a mai cuprins activități sportive la Academia Navală „Mircea cel Bătrân”, vizitarea Muzeului Marinei Române și a altor obiective turistice din orașul Constanța.

Operația „Atalanta” - numele de cod al misiunii U.E. de combatere a pirateriei marine în zona Golfului Aden, în Oceanul Indian

În ultima zi a escalei crucișătorului american *Vella Gulf* la Constanța, fre-

gata *Regina Maria* și un elicopter Puma Naval al Forțelor Navale Române au ieșit pe mare pentru a desfășura exerciții în comun.

Procedurile exersate au avut ca scop combaterea pirateriei navale, în contextul în care o fregată a Forțelor Navale Române va participa în acest an la Operația Navală a Uniunii Europene, EU NAVFOR, „Atalanta”, în Oceanul Indian. Vă reamintim că în ultima ședință a Consiliului Suprem de Apărare a Țării din 2011, când a fost aprobat planul de forțe ale Ministerului Apărării Naționale pentru misiuni în străinătate, președintele țării, Traian Băsescu, a declarat „Ministerul Apărării Naționale va disloca o fregată de tip T-22 cu elicopter și având la bord o echipă, un grup pentru operațiuni speciale, în Oceanul Indian, în operațiunea Uniunii Europene «Atalanta». Este vorba de zona Golfului Aden, în Oceanul Indian, pentru protejarea navelor comerciale de actele de piraterie”.

Chiar dacă fregata *Regele Ferdinand* a fost desemnată să participe la opera-

ția „Atalanta”, antrenamentul navei soră, *Regina Maria*, în comun cu crucișătorul USS *Vella Gulf*, a fost benefic pentru militarii de la bord (o parte din membrii echipajului au fost de la fregata *Regele Ferdinand*) prin procedurile executate și modul de acțiune în combaterea actelor de piraterie. De asemenea, examenul a fost util și pentru antrenamentul militariilor din Forțele pentru Operații Speciale și a celor care deservesc în zbor și de la bord elicopterele Puma Naval. Nava americană și echipajul său au foarte mare experiență în acest tip de misiuni antipiraterie. În 2007, crucișătorul *Vella Gulf* a fost implicat în mai multe acțiuni împotriva piraților în Golful Aden.

Exerciții bilaterale pe mare

Ieșirea pe mare se anunțase destul de aglomerată, dar din cauza condițiilor hidro-meteorologice, marea de gradul 5, efectul de tangaj generat de valurile uriașe și vântul puternic care a bătut cu 70-80 de km/oră, au avut loc mici schimbări în plan, o parte din activități

au fost fie parțial executate, fie anulate. Pe mare însă, în astfel de condiții hidro-meteorologice, siguranța echipajului și a navei sunt primordiale. Comandorul Valentin Iacoblev, comandantul fregatei *Regina Maria*: „Prin intrarea noastră în NATO am învățat un cuvânt nou sau am învățat să aplicăm un cuvânt nou care se cheamă flexibilitate. Comandanții de nave avem o oarecare autonomie în a aprecia prioritățile, în a desfășura exercițiile, astfel încât, să realizăm acel numitor comun între resursa alocată, consumurile efective, nivelul de instruire de atins la echipaj și, bineînțeles, siguranța în permanență a navei, tehnicii și personalului”.

Chiar dacă, exercițiile prevăzute în plan cu avioanele MIG-21 Lancer, nu s-au mai desfășurat, exercițiile cu elicopterul Puma Naval au început la bordul fregatei *Regina Maria*, cu mai multe apunări și tot atâtea decolări, și au continuat la crucișătorul american *Vella Gulf*, după o realimentare pe aerodromul de la Tuzla.

Pe timpul ieșirii pe mare, la bordul fregatei *Regina Maria* s-a aflat și o echipă aparținând Grupului Naval al Forței pentru Operații Speciale, pe scurt GNFOS, care a executat o serie de proceduri specifice în comun cu elicopterul Puma Naval, atât la fregata *Regina Maria*, cât și la crucișătorul american *Vella Gulf*. Locțiitorul comandantului detașamentului GNFOS: „Am executat un antrenament de fast rope din elicopter. Condițiile meteo nu au fost cele mai bune, dimpotrivă, marea de gradul 3 spre 4 și un vânt cu o forță destul de mare, 60-70 de km/oră, fac lucrurile puțin mai dificile, dar un militar antrenat trece cu ușurință peste toate condițiile și dificultățile. Chiar pot spune că în asemenea condiții ne antrenăm cel mai bine și este o experiență pentru noi, pentru echipaj, dar și pentru piloți. Astfel de vreme nu prindem în orice zi și ne bucurăm că reușim să ne antrenăm și în condiții meteo neprielnice”. Cât de dificilă este coborârea în rapel, ce riscuri implică, având în vedere



Exerciții pe mare desfășurate de elicopterul Puma Naval al Forțelor Navale Române în comun cu crucișătorul USS *Vella Gulf*.



Coborârea în rapel, fast rope, a Grupului Naval al Forțelor pentru Operații Speciale, GNFOF, de la bordul elicopterului Puma Naval pe fregata Regina Maria.

și condițiile meteo destul de vi-trege? Locțiitorul comandantului detașamentului GNFOF: „La ora actuală este greu de povestit sau de explicat ceea ce simțim, din cauza rutinei. Noi ne antrenăm și exersăm foarte des toate aceste operațiuni și nu aș putea spune că este floare la ureche, dar este ceva banal pentru noi. Ne-a intrat în reflex și îl executăm fără nici o problemă, ba chiar cu multă, multă bucurie”.

După cum bine știți, din antrenamentele cu partenerii străini nu lipsește exercițiul de inspecție la bordul unei nave suspecte, adică boarding-ul. Dar, vremea care continua să se înrăutățească nu a mai permis deplasarea grupei de boarding cu RHIB-ul la crucișătorului american, care ar fi trebuit să joace rolul navei suspecte. Timpul însă a fost valorificat de grupa de boarding a fregatei Regina Maria care s-a antrenat la bord, încercând să se familiarizeze cu procedurile standard. Aspirantul Radu Rădulescu, ofițer II operații și ofițer boarding: „Vremea a fost nefavorabilă. Nu ne-a mai permis să ne deplasăm conform planului cu RHIB-ul la bordul crucișătorului american, la «Wella Gulf», dar cu toate acestea noi ne antrenăm așa cum avem prevăzut de fiecare dată în plan și executăm exerciții de antrenament și familiarizarea membrilor grupei de boarding cu procedura standard în acest sens. Dorim să avem oameni care știu ce au de făcut în orice tip de situație și am aici în vedere faptul că noi nu acționăm decât atunci când nava este cooperantă”.

Exercițiul a fost însă executat de grupa GNFOF care acționează numai în condițiile în care nava devine necooperantă sau ostilă. Urmând acest scenariu, după interceptarea navei Vella Gulf de către echipajul fregatei Regina Maria, grupa GNFOF s-a ambarcat la bordul elicopterului Puma Naval și a executat misiunea la nava americană. Intervenția unei grupei GNFOF depinde de situația de la bordul navei suspecte. Dacă aceasta este cooperantă acționează grupa de boarding a navei, dar în cazul în care nava devine necooperantă sau ostilă atunci este necesară prezența grupei



Apuntarea elicopterului Puma Naval pe fregata Regina Maria și stabilirea ultimelor detalii între piloți și militarii GNFOF.



Grupa de boarding a fregatei Regina Maria în acțiune.

GNFOF. Locțiitorul comandantului detașamentului GNFOF: „La bordul navei putem găsi echipaj arestat sau ostatici și atunci se poate cere eliberarea lor sau preluăm comanda navei. Sunt câteva situații diferite, dar în absolut toate se acționează cam în același mod, iar finalitatea o reprezintă preluarea controlului navei. O grupă de boarding nu este suficientă după părerea mea în misiuni care presupun o zonă mai puțin cunoscută din punct de vedere al activității piraților sau teroriștilor sau a altor elemente ostile și atunci intervenim noi”.

În acest an, Grupul Naval al Forțelor pentru Operații Speciale, ambarcat la bordul fregatei Regele Ferdinand, participă la Operația Navală „Atalanta”, iar exercițiile desfășurate în cadrul ieșirii pe mare, secvența de coborâre în rapel din elicopter, fast rope, precum și preluarea controlului navei reprezintă o parte importantă din antrenamentul pentru această operație.

Ieșirea pe mare a reprezentat un bun prilej de antrenament atât pentru echipaj, cât și pentru piloții tineri, având în vedere și condițiile hidrometeorologice dificile.

La finalul zilei, crucișătorul american Vella Gulf a părăsit apele teritoriale, luând cap compas Portul Sevastopol din Ucraina, iar noi am aflat concluziile exercițiilor desfășurate pe mare pe drumul de întoarcere spre Portul militar Constanța. Comandorul Valentin Iacoblev, comandantul fregatei Regina Maria: „În acest an tema majoră pentru Forțele Navale și în special pentru fregatele T 22 sunt pregătirea pentru participarea la operația «Atalanta». De aici apar oarecum câteva particularități în pregătirea acestor nave pentru a fi în măsură să participe și să îndeplinească o astfel

de misiune. Din acest punct de vedere am dezvoltat partea de participare cu forțele speciale, cu elicopterul, bineînțeles, echipajul beneficiind în mod indirect și de partea de instruire pentru asigurarea elicopterului și a activității. De asemenea, exerciții specifice de supraveghere navală, de monitorizare a traficului maritim, de construire în comun a imaginii maritime recunoscute. Sunt lucruri pe care în mod normal le avem în vedere în cadrul misiunilor la care participăm și orice asemenea participare ne oferă o bună posibilitate de a ne antrena și de a câpăta încredere reciprocă”.

Vizita crucișătorului american Vella Gulf contribuie la continuarea eforturilor Flotei a VI-a a SUA de a dezvolta parteneriate cu statele europene și de a spori siguranța și securitatea maritimă. În scopul continuării colaborării cu aliații și promovării păcii și stabilității regionale, nave americane efectuează periodic vizite în portul Constanța.



Exerciții specifice de supraveghere navală și monitorizare a traficului maritim la bordul fregatei Regina Maria.



Decolarea elicopterului Puma Naval de pe puntea heliport a fregatei Regina Maria.

RMSIS GROZAVUL - „Spărgător de gheață” pe canalul Sulina într-o misiune în serviciul public

Text: **Bogdan DINU**
Foto: **Cristian VLĂSCLEANU**

Preliminarii necesare

O dată la două decenii, cu aproximație deoarece intervalul poate să coabore și la 5,10 sau 15 ani, natura pune la încercare rezistența locuitorilor de pe malurile bătrânului fluviu și ai Deltei și sub semnul întrebării navigația fluvială, inclusiv pe Dunărea maritimă. Se întâmplă atunci când fluviul îngheață aproape complet din cauza temperaturilor extrem de reduse iar navigația nu numai că este interzisă de autorități dar și blocată efectiv de podurile de gheață de pe Dunăre dar și pe brațele Deltei, Sf. Gheorghe, Chilia sau Sulina. S-a întâmplat, la o astfel de dimensiune și gravitate, cel puțin pentru perioada mai recentă, în 1996 (cu o durată mult mai scurtă) dar și în 1985. Și tot o dată, poate în cazul unora mai norocoși de două ori în carieră, marinarii militari au ocazia să intervină cu o navă pentru a sparge gheața, uneori cu o grosime de jumătate de metru prin sloiurile suprapuse, și a menține un culoar fragil și subțire ca „pojghița de gheață”, la propriu, deschis navigației pentru ca oamenii din Sulina și din întreaga Delta să nu rămână complet izolați. Și nu ne referim aici la echipajul remorcherului fluvial 328 (în continuare RF 328) care aproape în fi-

ecare iarnă asigură transportul de persoane și marfă între municipiul Tulcea și suburbia Tudor Vladimirescu atunci când apar sloiurile și navele civile care asigură acest serviciu nu mai pot ieși pe fluviu. Ei sunt deja obișnuiți și misiunea face parte din „fișa postului”. Este vorba de *RMSIS Grozavul* (Remorcherul Maritim de Salvare și Intervenție cu Scafandri) și echipajul său, dar și de misiunea cu totul excepțională desfășurată în această iarnă recent încheiată. O poveste cu totul specială pentru că în acele zile cumplite de februarie când toate navele, maritime sau fluviale, intrau în

RMSIS Grozavul pe Dunăre la Tulcea, sosind de la Sulina.



porturi alungate de furtună, viscol și sloiuri, atunci când toate ambarcațiunile și bărcile erau încremenite grotesc în gheață la pontoanele înșirate pe canalul Sulina, devenit el însuși un drum de gheață, atunci când navigația era interzisă pe Dunăre, atunci când singura legătură cu localitățile Deltei se realiza cu elicopterele, când vremea permitea zborul, ei bine, exact în acele zile *RMSIS Grozavul* a fost cel care ieșea pe Dunăre și pe canalul Sulina să spargă gheața, să mențină un culoar îngust de navigație și să aducă speranța oamenilor din Delta. Iată povestea unei misiuni extraordinare, la care am fost martori, desfășurată de o navă și un echipaj al Forțelor Navale Române, care nu are nimic războinic, nimic eroic, nu se desfășoară în raioanele obișnuite de acțiune dar este plină de umanitate.

Gheață, transport de marfă și pasageri ... Marșuri pe ruta Sulina-Tulcea și retur

Cu siguranță însă nu acestea erau gândurile care-l frământau pe căpitan-comandorul Daniel Roșca, comandantul *RMSIS Grozavul*, atunci când, la ordinul ministrului apărării naționale, Gabriel Oprea, nava părăsea Portul Militar Constanța pe data de 5 februarie, având cap compas Sulina. Misiunea:



Dunărea înghețată de la un mal la celălalt înaintea intrării pe canalul Sulina.

degajarea de gheață a căii navigabile de pe canalul Sulina pentru restabilirea traficului naval. Durata misiunii nu era precizată, urmând ca nava să acționeze atât timp cât va fi necesar și să execute marșuri între Sulina și municipiul Tulcea. S-a dovedit că misiunea a avut o durată de aproximativ două săptămâni, nava revenind în Portul Militar Constanța pe data de 18 februarie și vă putem prezenta și câteva date ale unui bilanț preliminar: 16 treceri efectuate pe canal, peste 500 de mile parcurse, aproximativ 300 de persoane transportate între Sulina și Tulcea (unele preluate cu dificultate chiar de la Crișan), peste 130 de tone de marfă transportate. Primul transport de marfă de anvergură a fost organizat pe data de 13 februarie și s-a efectuat pe data de 14. A fost și momentul în care noi am ajuns, pentru a doua oară, la dana șantierului naval, singurul loc în care putea acosta nava, și aici cu mare dificultate, iar din cauza gheții manevra s-a realizat aproximativ într-o oră. Aici așteptau peste 25 de autovehicule de marfă de 3,5 tone și zeci de persoane pentru ambarcare. Acțiunea a fost coordonată de prefectul județului Tulcea, care este și șeful comitetului județean pentru situații de urgență, prezent la fața locului pentru a le mulțumi celor din echipaj și care a declarat în exclusivitate pentru GMMFN: „Trebuie să mulțu-

Imagine incredibilă a canalului Sulina înghețat complet.



mesec Ministerului Apărării Naționale că ne-a pus la dispoziție nava Grozavul cu care noi ne-am putut descurca în aceste zile dificile deoarece pentru noi Delta reprezintă o prioritate, iar oamenii din Delta prioritatea zero. Pe lângă faptul că ne ajută la spargerea gheții, astăzi facem un transport de alimente pentru localitatea Sulina și C.A. Rosetti, măcar pentru o săptămână, ca să putem depăși acest moment critic. Le mulțumesc marinarilor militari că sunt alături de noi și acum, cum au fost și la inundații pentru că știți, o dată la doi-trei ani Delta mai are și inundații. Le doresc sănătate și să fie alături de noi pentru că avem nevoie de ei.” Doar încărcarea celor aproximativ 50 de tone de marfă a durat 6 ore. La pupa navei mărfurile stivuite, deja acoperite de zăpadă, erau dintre cele mai diverse, de la combustibil solid la saci cu legume și fructe, porumb, alimente neperisabile și perisabile, conserve, cam tot ceea ce puteai găsi într-un magazin și chiar mai mult. Nava a mai transportat echipament IT pentru Administrația Financiară din Sulina, corespondență și colete poștale și, mult mai important, pensiile pentru locuitorii din Sulina și C.A. Rosetti printr-un reprezentant al Poștei Române care s-a aflat la bord. Un alt transport similar s-a executat și pe data de 16 februarie. Este probabil inutil să mai

Coboară pasagerii transportați de la Sulina. Aproape 300 de pasageri au fost transportați pe durata misiunii.



RMSIS Grozavul vine la acostare în gheață, la cheul șantierului naval din Tulcea.

precizăm că transportul marfurilor și al persoanelor a fost gratuit.

Spărgător de gheață în „apocalipsa albă”

Temperaturile au fost extrem de scăzute pe toată durata misiunii. Au fost și zile senine dar reci, după cum au fost și zile și nopți cu viscol și ninsoare. Pe canalul Sulina peisajul era unul incredibil, totul era încremenit în gheață și vă puteți face o idee și din fotografiile care însoțesc acest reportaj. Misiune extrem de dificilă dacă ne gândim că pe o porțiune de peste 30 de mile din cele aproximativ 39 câte sunt până la Tulcea, se instalase un pod de gheață. *RMSIS Grozavul* a început să acționeze pe canal din data de 6 februarie de la ora 7.00 și a reușit să taie și să mențină ulterior prin cele 16 treceri un culoar prin care navele mai mari puteau circula. Dincolo de dificultățile navigației prin gheață, condițiile meteo extreme au solicitat mult echipajul, mai ales pe cei care lucrau în spațiile exterioare, la manevra prova sau pupa. „Condițiile atmosferice sunt destul de grele, problemele cele mai mari le întâmpinăm la manevrele de acostare și ancorare pentru că, din cauza temperaturilor scăzute, paramele și ancora îngheață și trebuie să ne mișcăm foarte repede. Oamenii sunt instruiți, au înțeles despre

RMSIS Grozavul a terminat manevra de acostare; în fundal remorcherul Perseus al AFDJ în reparații.





RMSIS Grozavul acostat în gheață la 20 de metri de pontonul de la Crișan.



Se descarcă lăzile cu pâine aduse de la Sulina la Crișan; operația se execută pe gheață.



Drum de gheață pe canalul Sulina; în fundal se observă remorcherul Gheorghieni 2 al AFDJ.



Puntea de comandă a RMSIS Grozavul.

Logistică impecabilă pe toată durata misiunii

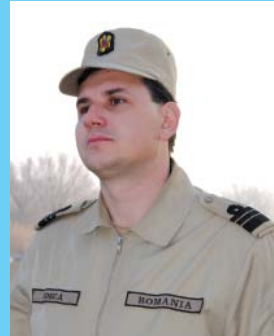


Mmp Cezar Buruiană, ajutor șef mecanic.

Pentru RMSIS Grozavul botezul gheții a avut loc însă în urmă cu 16 ani, tot pe canalul Sulina, în anul 1996. Atunci misiunea nu a depășit o săptămână deoarece temperaturile au crescut. La bord încă se mai află doi din membrii echipajului de atunci. Unul dintre ei este maestrul militar principal Cezar Buruiană, 47 de ani, aflat pe navă din 1993, în prezent ajutorul șefului mecanic, care a rememorat pentru noi momentele misiunii: „Atunci am avut anumite probleme deoarece, din construcție, nava nu fusese prevăzută cu instalația de răcire

cu circuit închis, care s-a realizat abia în 1997 și iată, am probat-o acum pe canalul Sulina. La momentul respectiv timpul a ținut cu noi, gheața pe care o spargeam curgea spre mare, acum ceea ce spargem îngheață în urma noastră și ne face munca mult mai grea, solicită mult mai mult nava. Pentru misiunea acestor pompe de răcire au ridicat anumite probleme deoarece au fost mult mai solicitate față de instalația normală de răcire în circuit deschis, trebuie să tragem apa dintr-un tanc de balast să o pompăm înapoi și din cauza temperaturii nu avem posibilitatea să o răcim ceea ce a dus la o uzură mult mai rapidă a

sistemelor de etanșare a pompelor, fiind nevoiți să le schimbăm des. Dar am avut tot sprijinul și am fost aprovizionați cu piesele de schimb necesare astfel



Căpitan-comandorul Daniel Roșca, comandantul navei.

(Aproape) singuri pe canalul Sulina

Dacă luăm în calcul doar perioada misiunii, RMSIS Grozavul a fost singura navă care a spart gheața și a circulat în permanență pe canalul Sulina. Cea laltă navă care a spart gheața a fost remorcherul Perseus al Administrației Fluviale a Dunării de Jos, AFDJ (un remorcher similar dar cu aproape 1000 de CP mai mulți), dar au existat intervale de zile întregi când, din cauza



Remorcherul Gheorghieni 2 al AFDJ, cel care a fost salvat din gheață de nava noastră.



RMSIS Grozavul la Sulina. Se debarcă pasagerii și se descarcă marfa.



Grupa de intervenție EOD de la bord; în dreapta, plutonierul Marian Neculcea.

că ne-am putut derula misiunea fără probleme.” Acesta este adevărul: RMSIS Grozavul a rămas operativ pe toată durata misiunii și chiar dacă au apărut incidente și defecțiuni ele au fost remediate în timp util și prin susținerea permanentă cu piese și echipamente de rezervă, filtre, lubrifianti și chiar specialiști și tehnicieni, efort la care au contribuit Secția logistică de la Tulcea, Baza



Debarcarea pasagerilor la Sulina.

unor defecțiuni tehnice, această navă a rămas la cheul șantierului naval din Tulcea. Mai mult, remorcherul maritim Vega, anunțat că vine pe canal nu a părăsit niciodată Constanța, tot din cauza unor probleme tehnice. Aceasta a fost realitatea și e bine ca ea să fie cunoscută. Singurele nave care au mai navigat pe canal au fost Gheorghieni 2 și Tg.Ocna 5, două remorchere mici ale

aceleiași AFDJ dar numai pe canalul tăiat de Grozavul, dacă vreți pe „urma” acestuia. Sunt nave mici de aproximativ 200 de tone și 20-25 de metri lungime, nu au capacitatea de transport persoane (doar pe punțile exterioare) și nici de marfă (caracteristici valabile și pentru remorcherul Centaur 2 al Administrației Zonei Libere Sulina, care l-a înlocuit pe RMSIS Grozavul la încheierea misiunii). Dovada limitelor acestor nave în condițiile de gheață este și episodul din noaptea de 7 spre 8 februarie, la ora 03.00, când RMSIS Grozavul l-a salvat din ghețuri pe Gheorghieni 2, blocat de mai multe ore în gheață undeva la mila 23, în imposibilitate de manevră, cu mai multe zeci de persoane la bord.

Probabil că atât AFDJ-ul cât și populația ar fi dorit ca nava noastră să acționeze, permanent, atât ziua cât și noaptea, mai ales că a avut în permanență un pilot la bord. Unii chiar au acuzat marinarii noștri că au program de opt ore. Acua este atât nefondată cât mai ales nedreaptă, marinarii militari acționând la ordin, într-o misiune desemnată cu obiective clare, pe timpul unei situații



Au fost transportate și persoane cu probleme medicale sau bătrâni.

deosebite ca să nu mai spunem că pentru oricine este marinar știe că viața la bordul unei nave nu are nimic de-a face cu programul de opt ore. De fapt chiar regulamentul existent interzice navigația navelor maritime (cum este cazul navei noastre) pe timpul nopții pe canalul Sulina (chiar și așa de mai multe ori nava a ajuns la Sulina sau Tulcea mult după lăsarea întinericului) și au fost și cazuri în care s-a executat traseul Sulina-Tulcea-Sulina în aceeași zi.

Și despre transportul persoanelor, unul dintre obiectivele secundare ale misiunii se pot face câteva precizări, chiar dacă tardive, pentru cei care nu înțelegeau de ce nu sunt luați de pe pontonul din Maliuc, Crișan, Gorgova sau altele și ne adresau „calde felicitări”. Misiunea navei, repetăm, a fost de spargerea gheții între Sulina și Tulcea și, în măsura posibilităților, și transportul de

și astfel unii dintre ei au ajuns să confunde *RMSIS Grozavul* cu pasagerul de Sulina. Maistrul militar principal Adrian Tălmăciu, ca și alți membri ai echipajului i-au înțeles, chiar dacă inițial au fost surprinși de reacțiile unor locuitori: „Probabil că primăriile sau autoritățile nu le-au explicat oamenilor destinația și principala misiune a navei și cei care vorbesc, sperați probabil de situație, o fac în necunoștință de cauză. Nu cred că e făcută cu rea voință sau cu rea intenție.” Ca o paranteză „pe 31 ianuarie, singura societate privată din județul Tulcea care beneficiază de subvenții din partea statului pentru transportul călătorilor și mărfurilor în Delta Dunării, Navrom Delta SA, a decis suspendarea curselor pe brațele Chilia și Sfântu Gheorghe ale fluviului din cauza sloiurilor de gheață. Ultima cursă pe brațul

informez oamenii. De fiecare dată când s-au adunat la pupa sau în borduri pentru ambarcare le-am transmis mesajul că noi suntem o navă militară, nu avem spații special amenajate pentru transport pasageri dar că facem tot posibilul să-i transportăm în siguranță și în condiții decente.” ne-a confirmat căpitan-comandorul Daniel Roșca. Urarea „Să vă dea Dumnezeu sănătate că dacă nu veneați rămâneam aici până se dezgheța Dunărea!” s-a auzit de nenumărate ori pe schelă atunci când pasagerii urcau sau debarcau. Iată ce ne-a declarat și unul dintre pasageri, o femeie gravidă în luna a opta care mergea să nască la maternitatea din Tulcea: „Nevoia ne împinge să apelăm și la astfel de mijloace de transport, deși știm bine că nimeni nu este obligat, dar pentru că situația o impune și domnii de la bord au fost

aibă și elice de oțel atunci când sparge gheață, elice care nu le-a avut de la intrarea în serviciu după cum nu le are nici în prezent. Încă din data de 14 februarie, la Sulina, scafandrii bordului conduși de maistrul militar principal scafandru Georgel Cristocă au efectuat un control la corpul navei și la elice, urmat de un altul la revenirea navei în Portul Militar Constanța. Probabil că nava va intra în șantier pentru andocare și lucrări la opera vie. După misiune sunt și lecții învățate. Câteva elemente tehnice le-am aflat de la comandorul Gabi Abălaru, coordonatorul marșurilor pentru spargerea gheții de la bord și loțiitorul comandantului Divizionului 175 Nave Scafandri: „Pentru spargerea gheții a fost nevoie să folosim apa din tancuri și nu răcirea clasică cu apa fluviului, au mai căzut unele pompe, dar echipajul și-a demonstrat capacitatea de a remedia aceste mici incidente. Chiar de la Sulina s-au constatat câteva urmări ale marșurilor de spargere a gheții, firește dacă ne gândim la grosimea ghețurilor pe care le-am avut de înfruntat, respectiv

câteva deformări la elice și urmează să intrăm cu nava în șantier pentru lucrări normale, spun eu, la opera vie. Le mulțumesc tuturor celor de la bord, au dat dovadă că sunt un echipaj încheat, de la comandant și până la ultimul caporal, le mulțumesc pentru modul în care au acționat și îi felicit pentru că în acest mod crește coeziunea dintre ei.”

Echipajul navei a totalizat 40 de membri, printre care patru ofițeri, inclusiv echipa EOD. La ofițeri cel puțin media de vârstă este foarte mică deoarece în afară de comandant, secundul este locotenentul Cosmin Chihăia, mai tăcut dar la fel de eficient, iar ceilalți ofițeri sunt doi aspiranți, dar amândoi șefi de promoție în 2011 la punțiști și electromecanici, Marius Marcu-Orhean și Silviu Farfara, despre care am scris la timpul potrivit și în paginile revistei noastre. Până aici comandantul navei a avut dreptate: „La *Grozavul* vin doar premianții! Vreau să felicit echipajul pentru modul în care a acționat, în special mecanicii care au avut foarte mult de lucru, dar în ansamblu toți și-au îndeplinit misiunea și au dat dovadă de profesionalism. Atât eu cât și colegii mei mai tineri am avut ce învăța, dacă ne luăm și după zicala „Navigația la mare este știință, la Dunăre este o artă”, pentru toți membrii echipajului a fost experiență și eu cred că relațiile dintre noi s-au sudat, am lucrat în echipă și simt

că lucrează mai bine împreună, a crescut coeziunea echipajului.”

La final să menționăm că echipajul nu a fost felicitat doar de comandantul navei. Pe 15 februarie, între două marșuri, la pupa navei s-a desfășurat o mică ceremonie în care a fost citit și înmănat fiecărui membru al echipajului mesajul ministrului apărării naționale, Gabriel Oprea, adresat tuturor militarilor care au intervenit în acele zile de iarnă: „Vă scriu aceste rânduri pentru a vă mulțumi, ca ministru al apărării naționale și ca român, pentru eforturile deosebite pe care le-ați depus în ultimele zile și continuați să le depuneți în cadrul operațiunilor pentru salvarea de vieți omenești și pentru limitarea efectelor produse de ninsori și viscol. Au fost executate cu succes misiuni de salvare și transport de persoane, de asigurare a aprovizionării cu alimente și apă, de protejare a infrastructurii critice, precum și alte misiuni specifice unei perioade atât de dificile cum este cea pe care o traversăm. ... Gândul meu se îndreaptă cu recunoștință și mulțumire spre dumneavoastră, dar și spre familiile dumneavoastră, care vă susțin și vă dau putere pe drumul greu al carierei militare. Vă asigur că vă sunt alături, că spiritul de corp al Armatei Române rămâne de nezdruccinat și că haina militară va fi în continuare respectată și apreciată de societatea noastră, pe măsura sacrificiilor și a eforturilor pe care le faceți în slujba țării. Așa să ne ajute Dumnezeu!”



Fiecare membru al echipajului a primit scrisoarea de mulțumire a ministrului apărării naționale, Gabriel Oprea.



RMSIS Grozavul la pontonul înghețat de la Sulina.

marfă și pasageri dar numai între cele două localități. Deplasamentul (2700 de tone), dimensiunile navei și gheața foarte groasă făceau imposibilă manevra de apropiere și acostare fără riscul spargerii pontonului. Chiar și atunci când a încercat să realizeze acest lucru la Crișan, unde a descărcat pâine într-o situație deosebită și a luat câțiva pasageri, nu s-a putut apropia la mai mult de 15-20 de metri de mal unde, cu ajutorul unei parâme de siguranță, localnicii au transportat lăzile cu pâine la ponton. De altfel, imaginile cu oamenii care cărau lăzile de pâine sau cei care încercau să ajungă la bord ținându-se de pară și mergând pe gheață, caracterizate drept dramatice și disperate, au făcut inconjurul presei autohtone. Căpitan-comandorul Daniel Roșca: „Era imposibil să acostăm la ponton. Nava are un pescaj destul de mare și există riscuri, puteam să pun în pericol nava și echipajul.”

RMSIS Grozavul a fost și ... „pasagerul de Sulina”

Unele remarci ale locuitorilor se datorează pur și simplu lipsei informațiilor

Sulina a acestei societăți a avut loc pe 2 februarie, nava ajungând la Tulcea cu o întârziere de aproape două ore din cauza sloiurilor. Decizia de suspendare a curselor a fost luată pentru siguranța călătorilor și a șenalului navigabil.” Textul de mai sus face parte dintr-o știre Agerpres din 20 februarie și nici până la ora redactării articolului situația nu se schimbaseră.

Spre deosebire de *Gheorghieni 2* și *Tg.Ocna 5* unde pasagerii degerau pe punțile exterioare 7-8 ore cât dura drumul, condițiile oferite de nava noastră, chiar dacă nu este adecvată unor astfel de misiuni, au fost mult superioare. Nici una dintre persoanele care au dorit să urce la bord nu a fost lăsată pe cheu, numărul acestora variind la fiecare cursă de la 10-15, la început, la aproape 60 la final. Careul ofițerilor de pe navă a fost locul unde au fost cazați iar cei care nu au încăput au putut sta pe culoarele încălzite de la bord, au fost serviți cu ceai cald, iar în cazurile deosebite (femei gravide, bolnavi) au fost cazați chiar și în cabinele echipajului. „La fiecare oprire a navei eu am încercat să

foarte amabili am ajuns și pe *Groza-vul*. Am ajuns aici și pentru că nu cunoaștem programul de circulație al altor nave, dacă există, totul ține de noroc, de o informație care o prinzi din zbor și așa cum spuneam și înainte, nimeni nu are nici o obligație pentru noi, locuitorii acestor așezări să ne transporte la Tulcea. Cei de la bord s-au purtat foarte bine cu noi, este bine că este cald, mi-au oferit chiar și o cabină unde să mă pot întinde. Ceilalți pasageri poate nu au toți locuri dar măcar nu stau afară în frig. Să le dea Dumnezeu sănătate marinarilor militari, să fie încrezători că poate vor veni și vremuri mai bune cu nave militare mai noi, mai bine dotate.”

Lecții învățate

Așa este, și noi ne dorim nave mai noi și mai bune dar până atunci să precizăm că și o astfel de misiune are prețul ei. Spargerea gheții, mai ales pentru o navă care o are doar ca misiune secundară și în condiții precise, solicită și uzează foarte mult tehnica din dotare, opera vie, elicele, motoarele, pompele etc. Mai ales că nava ar fi trebuit să



Comandorul Gabi Abălaru, loțiitorul comandantului Divizionului 175 Nave Scafandri de care aparține nava, coordonatorul marșului.



RMSIS Grozavul sparge gheața pe canalul Sulina; instantaneu surprins la mila 20, înainte de Gorgova.



Intervenția Remorcherului Fluvial 328 în sprijinul populației

Text: cpt. ing. **Cosmin OCHEȘEL**
Foto: **Cristian VLĂSCLEANU**

Ministrul Apărării Naționale, Gabriel Oprea, a aprobat ca un remorcher militar fluvial din Forțele Navale Române să asigure, începând de pe 31 ianuarie, transportul zilnic de persoane pe Dunăre, între municipiul Tulcea și suburbia Tudor Vladimirescu. Comitetul județean pentru situații de urgență Tulcea a solicitat, marți, sprijinul Ministerului Apărării Naționale pentru asigurarea unei nave militare care să efectueze operațiuni de transport al persoanelor, având în vedere interdicția de circulație pe Dunăre pentru navele comerciale. Interdicția a fost emisă de Căpitania Zonală Tulcea, ca urmare a apariției formațiunilor de gheață pe fluviu.

Nava militară efectuează trei transporturi dus-întors în zilele lucrătoare și câte două în zilele de sâmbătă și duminică, pentru a veni în sprijinul persoanelor rămase izolate în suburbia Tudor Vladimirescu. Intervenția remorcherului fluvial 328 a fost una bine venită și foarte apreciată de populația care era nevoită să efectueze zilnic trecerea Dunării. Dacă unele persoane veneau la Tulcea pentru aprovizionare, altele trebuiau să ajungă la locurile de muncă sau chiar să își poată aduce copiii la școală. Fiind singura modalitate de traversare a fluviului, la fiecare trecere a navei erau transportate în medie 30-35 de persoane. Un caz deosebit a fost prezența unei mămici care se întorcea de la spitalul județean Tulcea cu copilul nou-născut și care trebuia să ajungă în Chilia. Aceasta ne-a spus, cu emoții în glas

că nu ar fi avut nici o altă șansă să ajungă acasă alături de ceilalți doi copii, dar cu ajutorul acordat de Forțele Navale a reușit să traverseze printre sloiurile de gheață de pe Dunăre. La finalul conversației avute tânăra mamica a ținut să mulțumească marinarilor militari pentru întregul lor efort, rugându-se totodată pentru sănătatea lor. Un gest care poate pentru unii dintre noi poate fi banal, dar pentru niște oameni care treceau prin momente dificile era un mod de a-și exprima cât se poate de sincer mulțumirea că cineva le mai este alături. Pe parcursul prezenței noastre am putut sta de vorbă și cu comandantul garnizoanei Tulcea, căpitan-comandorul Tudorel Ivana, membru în comitetul județean pentru situații de urgență. Acesta a apreciat modul profesionist și seriozitatea echipajului remorcherului fluvial 328, chiar dacă efortul depus în condițiile unor temperaturi extrem de reduse și o navigație dificilă printre sloiurile de gheață a fost foarte intens, chiar epuizant.

Misiunea marinarilor militari s-a executat conform orarului stabilit cu autoritățile locale și a fost adaptat în funcție de condițiile meteorologice și hidrografice, astfel încât să nu fie pusă în pericol siguranța pasagerilor.

Ca de fiecare dată când au fost solicitate, Forțele Navale au răspuns cu promptitudine și au îndeplinit misiunile primite oricât de dificile au fost și oricât de mare a fost efortul. Marinarilor militari au răspuns cu promptitudine la apelul semenilor lor aflați în situații dificile, iar caracterul lor puternic a fost apreciat mai ales de cei cărora le-au venit în ajutor.



Militarii Forțelor Navale ajutând populația să se ambarce pe navă.



Persoane transportate din suburbia Tudor Vladimirescu la Tulcea.



O zi obișnuită de sprijin al populației pentru Remorcherul Fluvial 328 și echipajul ei.

„Semper praesens” în lupta cu natura



Text și foto: cpt. **Claudiu VIȘAN**

În perioada 26 ianuarie – 3 februarie, 50 de infanteriști marini și mijloace tehnice din dotarea Batalionului 307 Infanterie Marină Babadag au acționat, conform dispoziției șefului Statului Major al Forțelor Navale, pentru salvarea persoanelor aflate în pericol și deblocarea drumurilor în zone afectate de viscol și de căderile masive de zăpadă din județul Tulcea.

Astfel, în perioada menționată infanteriștii marini au acționat pentru dezăpezirea drumurilor în zona localităților Slava Rusă, Slava Cercheză, Satu Nou, Sinoe și Jurilovca, dar și pentru evacuare tehnică și persoane.

Efortul principal a fost depus în zona localității Slava Rusă pentru deblocarea comunicației 2 Cantoane, Slava Rusă, activitate ce s-a desfășurat pe parcursul a mai multor zile, deoarece viscolul și căderile masive de zăpadă blocau în fiecare seară această comunicație. În această zonă batalionul a acționat cu aproximativ 30 de militari și două autocamioane.

De asemenea, în seara de 31 ianuarie, între orele 24.00 – 06.30, un detașament format din 15 infanteriști marini și un autocamion au acționat în zona localității Topolog pentru deblocarea drumului și a unei autospeciale care transporta oxigen pentru Spitalul Județean Tulcea. În urma intervenției a fost deblocată comunicația Topolog-Tulcea, iar detașamentul a ajutat la dezăpezirea a două ambulanțe care transportau pacienți pentru același spital, precum și a două autovehicule blocate în zona localității. Toate mașinile care au fost deblocate au fost escortate până în localitatea Tulcea.

În aceeași seară detașamentul a mai acționat și pentru deblocarea accesului în localitatea Satu Nou și a unui autovehicul prins de viscol în zona ieșirii din localitate.

Un rol important în desfășurarea acestei activități a fost cel al grupei operative constituite la nivel unității, grupă care a asigurat continuitatea conducerii acțiunilor desfășurate în teren, dar și comunicarea cu autoritățile locale, precum și cu celelalte



Lupta infanteriștilor marini cu viscolul și zapada abundentă.

structuri aparținând Statului Major al Forțelor Navale din zona noastră de responsabilitate.

De remarcat pentru această situație a fost și colaborarea cu autoritățile locale, colaborare asigurată prin participarea comenzii unității la ședințele Comitetului Județean pentru Situații de Urgență Tulcea.

Pentru toate perioadele în care zona de responsabilitate a infanteriștilor marini a fost afectată de viscol, polei sau căderi masive de zăpadă, militarii batalionului au fost pregătiți să intervină în cel mai scurt timp pentru ajutorarea populației sau a instituțiilor care au solicitat sprijinul nostru.

Ca urmare a noilor avertizări privind producerea unor inundații în zonele afectate de căderile masive de zăpadă, la nivelul batalionului au fost luate deja măsuri pentru a constitui detașamente care pot acționa prompt în urma oricărei solicitări în acest sens.

Prin acțiunile desfășurate, Batalionul 307 Infanterie Marină și-a demonstrat rolul activ pe care îl are pentru sprijinirea populației din zona de responsabilitate, în situații de urgență.

Omul anului 2011



Text: **Olivia BUCIOACĂ**
Foto: **Cristian VLĂSCLEANU**

Forțele Navale Române și-au premiat, pe 23 februarie, cei mai buni oameni din anul 2011, cadre militare și personal civil. În aula Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”, locul unde s-au decernat premiile „Omul anului”, au fost prezenți viceamiralul dr. Aurel Popa, șeful Statului Major al Forțelor Navale, contraamiralul de flotilă dr. Alexandru Mîrșu, comandantul Flotei, contraamiralul de flotilă dr. Corneliu Bocai, șeful Instrucției și Doctrinei din Statului Major al Forțelor Navale, comandanți de mari unități și unități, cadre militare în rezervă și retragere, reprezentanți ai organizațiilor de marină.

Principalul scop al acordării distincției militare „Omul Anului” a fost, evident, acela de a recunoaște, aprecia și recompensa valoarea profesională a personalului militar și civil, demonstrată pe timpul misiunilor naționale, internaționale și în teatrele de operații sau în alte domenii în care au avut o contribuție deosebită.

„Este un moment deosebit, o activitate care a fost generată de noi cu ceva timp în urmă, care are tradiție, iar astăzi la nivelul Forțelor Navale Române se finalizează concursul „Omul Anului 2011”. Prin activitatea monitorizată, monitorizată impropriu spus, în ghilimele, pe parcursul anului, s-a dorit ca la sfârșit, pe domeniile respective, omul cel mai potrivit sau care a demonstrat cu adevărat valoare să fie scos în evidență. Când vorbesc de valoare, în spate stă background-ul pe care l-a avut prin acțiune fie că a fost în teatrul Afganistan, fie că s-a instruit aici, fie că în alte domenii a avut o contribuție deosebită, dar ce ne-am dorit noi la nivelul Forțelor Navale a fost acest lucru: unanim să fie recunoscut sau primele trei locuri cel

puțin să fie recunoscute ca fiind, în domeniul respectiv, ce este mai valoros în cadrul Forțelor Navale”, a precizat în deschidere viceamiralul dr. Aurel Popa.

Concursul „Omul anului 2011” s-a desfășurat pe nouă secțiuni, la care au fost înscriși 50 de candidați, ofițeri, maiștri militari, soldați gradați profesioniști și personal civil. Șeful Statului Major al Forțelor Navale, viceamiralul dr. Aurel Popa, a înmănat diplome și medalii primilor trei clasati de la fiecare secțiune și i-a felicitat în egală măsură și pe cei care nu au urcat pe podium, dar au fost nominalizați. Pentru că lista celor premiați este destul de lungă, vom face o trecere în revistă doar a câștigătorilor locului I de la fiecare secțiune.

Secțiunea „Imaginea și vizibilitatea Armatei și a Forțelor Navale”, comandorul Marinică Mustăța, Flotila de Fregate; „Instrucție și Luptă”, comandorul Mihai Panait, comandantul fregatei *Regele Ferdinand*; „Logistică și Infrastructură”, căpitan-comandorul Sorin Simion, Statul Major al Forțelor Navale; „Învățământ, Știință și Artă Militară și Navală”, căpitan-comandorul dr. Ionel Popa, Academia Navală „Mircea cel Bătrân”; „Sănătate și Sport”, caporalul Ciprian Encică, Divizionul Nave Scafandri; „Presă, Film și Literatură”, colegul nostru, căpitanul Cosmin Ocheșel de la Grupul Mass-Media al Forțelor Navale; „Istorie, Cultură și Tradiții Militare și Marinărești”, comandorul Vasile Chirilă, comandantul Școlii de Aplicație „Viceamiral Constantin Bălescu” din Mangalia; „Soldatul Universal”, căpitanul Daniel Rotariu, Divizionul Nave Scafandri; și nu în ultimul rând „Marinărie și Matelotaj”, maistrul militar pr. Nicolae Cicărmă, Academia Navală „Mircea cel Bătrân”.

De asemenea, Liga Maiștrilor Militari de Marină a acordat un premiu special maistrului militar clasa I, Liviu Tănase, șeful Cercului Militar Constanța.



Căștigătorul locului I la secțiunea „Instrucție și Luptă”, comandorul Mihai Panait, comandantul fregatei *Regele Ferdinand*, felicitat de viceamiralul dr. Aurel Popa, șeful SMFN.



Caporalul Ciprian Encică, Divizionul Nave Scafandri, căștigătorul locului I la secțiunea „Sănătate și Sport”, felicitat de viceamiralul dr. Aurel Popa, șeful SMFN.



Viceamiralul dr. Aurel Popa, șeful SMFN, felicitându-l pe maistrul militar pr. Nicolae Cicărmă, Academia Navală „Mircea cel Bătrân” pentru obținerea locului I la secțiunea „Marinărie și Matelotaj”.



Foto: Cosmin Ocheșel

Trecerea în revistă a militarilor din portul militar Constanța de către comandantul Flotei, Cam. fl. dr. Alexandru Mîrșu.



Foto: Cosmin Ocheșel

Verificarea măștii contra gazelor.



Foto: Cristian Vlăsceanu

Controlul armamentului individual al militarilor profesioniști din portul Mangalia.

Inspectarea cadrelor militare din portul Mangalia la modul de întreținere al măștii contra gazelor.



Foto: Cristian Vlăsceanu

Instrucție

Deschiderea noului an de instrucție în unitățile Forțelor Navale

Cpt. ing. **Cosmin OCHEȘEL**

În porturile militare din garnizoanele Constanța, Mangalia, Tulcea și Brăila a avut loc, miercuri 11 ianuarie, deschiderea oficială a noului an de instrucție 2012. După revista de front în cadrul căreia au fost verificate ținuta, echipamentul, valabilitatea documentelor personale și modul de întreținere și cunoaștere a armamentului din dotare, întreaga zi a fost rezervată activității de instrucție la bordul navelor, pe specificul fiecărei unități.

Pe parcursul prezenței noastre la Flotila de Fregate am putut afla care sunt obiectivele comandantului unității, domnul comandor Sorin Learschi: „În noul an de instrucție dorim să aducem un plus de calitate în toate domeniile specifice de la bordul navelor Flotei 56 Fregate cât și în cadrul Grupului de Elicoptere. Anul 2012 reprezintă o mare provocare pentru structura pe care o comand. Vom continua activitățile internaționale prin participarea la operația ATALANTA cu fregata «Regele Ferdinand». Este o premieră pentru forțele navale de aceea avem un motiv în plus să ne concentrăm eforturile în vederea îndeplinirii cu succes a misiunilor acestei operații. De asemenea, suntem în curs de pregătire a fregatei «Regina Maria» pentru participarea în cadrul structurilor operaționale NATO în cadrul grupurilor din Europa și vom continua instruirea internă și internațională cu fregata «Mărășești». Un alt element de noutate îl reprezintă participarea unui elicopter la operația ATALANTA care va fi ambarcat la bordul fregatei «Regele Ferdinand». Pentru această misiune desfășurăm un amplu program de pregătire a personalului, dar și al tehnicii, astfel încât, să reușim să îndeplinim sarcinile primite”.

Le dorim comandanților de unități succes în îndeplinirea obiectivelor propuse, iar militarilor din unitățile Forțelor Navale mult succes în activitatea de instruire.

Revista de front la Batalionul de Sprijin al Forțelor Navale. Verificarea ținutei și a echipamentului personalului militar de către locotenent-colonelul ing. Valentin Munteanu, comandantul unității.



Foto: Olivia Bucioacă



Deschiderea anului de instrucție în Baza Logistică Navală

Mihaela ZABOŁODNI
Consilier expert Relații Publice
Baza Logistică Navală

Miercuri, 11 ianuarie, în Comandamentul Bazei Logistice Navale și unitățile militare din subordinea acestuia a avut loc deschiderea festivă a anului de instrucție 2012.

Baza Logistică Navală este principala structură de sprijin logistic din Forțele Navale, având în compunere 12 unități militare dislocate pe tot teritoriul Dobrogei și în zonele adiacente acestuia.

Activitatea s-a desfășurat simultan în toate structurile din compunerea Bazei Logistice Navale, cu participarea întregului personal militar și civil, sub conducerea directă a comandanților de unități. Rolul evenimentului a fost de a conștientiza personalul asupra importanței activităților specifice de sprijin logistic și a celor de instrucție, de a spori gradul de responsabilitate în îndeplinirea atribuțiilor funcționale și implicarea activă în procesul de instrucție, care să ducă la creșterea nivelului de pregătire militară generală și de specialitate. Activitățile prilejuite de deschiderea

anului de instrucție s-au desfășurat conform planului, prin prezentarea principalelor realizări din anul 2011 și a obiectivelor prioritare pentru anul 2012. În continuare, s-au desfășurat Reviste de Front și activități de instrucție, specifice fiecărei structuri.

Sub coordonarea directă a Serviciului logistic din Statul Major al Forțelor Navale, în anul 2011, Baza Logistică Navală, comandată de contraamiralul de flotilă dr. Dan Hăulică, a reușit să-și îndeplinească obiectivele propuse și misiunile primite. Prioritare au fost misiunile de realizare a sprijinului logistic pentru forțele participante la misiuni internaționale, respectiv pregătirea în țară a navelor participante la operațiunile „UNIFIED PROTECTOR” și „ACTIVE ENDEAVOUR”, precum și a forțelor participante la inițiativa regională „BLACK-SEAFOR”.

Totodată, Baza Logistică Navală a realizat sprijinul logistic al tuturor forțelor din asigurare participante la exercițiile complexe „VECTORUL 11”, „FNR 11”, „LITORAL 11”, la celelalte exerciții pe mare, fluviu și în teren și a celor destinate executării serviciului de luptă.

Obiectivul prioritar al Bazei Logistice Navale, pentru anul 2012, îl reprezintă asigurarea sprijinului logistic preliminar pregătirii în țară pentru: forțele de nivel I (destinate NATO/UE, participante la operația „ATALANTA” și cele care execută serviciul de luptă); forțele participante la inițiativele regionale de cooperare; forțele din asigurare și proprii, participante la misiunile naționale și la exercițiile complexe „LIVEX 2012”, „VECTORUL 12”, „FNR 12”, „LITORAL 12”. Un alt obiectiv important este furnizarea suportului logistic forțelor din asigurare și proprii pentru executarea în siguranță a misiunilor de foc și a celorlalte activități de instrucție. Nu în ultimul rând, menționez ca prioritate creșterea gradului de specializare al personalului și mărirea coeziunii structurilor în vederea eficientizării activităților specifice de sprijin logistic.

Comanda Bazei Logistice Navale își exprimă convingerea că întregul personal din subordine va depune în continuare eforturi susținute pentru îndeplinirea tuturor obiectivelor anului 2012, în termenele prevăzute și la standarde de performanță ridicate. ■



Jurământul față de țară al soldaților profesioniști

Text: cpt. ing. **Cosmin OCHEȘEL**
Foto: **Cristian VLĂSCLEANU**

Sâmbătă, 14 ianuarie, la Școala de Aplicație a Forțelor Navale „Viceamiral Constantin Bălescu” a avut loc ceremonia depunerii jurământului militar de către soldații profesioniști, seria noiembrie 2011. Școala de Aplicație a Forțelor Navale „Viceamiral Constantin Bălescu” a fost înființată prin Înaltul Decret 1093 din 26.02.1896 și a început să funcționeze la data de 01.11.1896 la Galați. În cei peste 115 ani de existență, unitatea a schimbat locul de dislocare, trecând, totodată, printr-o serie de transformări și reorganizări. Începând cu data de 01.09.2008, Școala de Aplicație a Forțelor Navale „Viceamiral

Constantin Bălescu” funcționează în garnizoana Mangalia, având două misiuni de bază: perfecționarea pregătirii profesionale a ofițerilor cu grade inferioare și a maiștrilor militari de marină și formarea inițială și dezvoltarea profesională a soldaților profesioniști, în raport cu nevoile Forțelor Navale.

La festivități au fost prezenți locțiitorul șefului Statului Major al Forțelor Navale, contraamiral de flotilă Cristea Cucușel, comandantul Flotei, contraamiral de flotilă dr. Alexandru Mîrșu, contraamiral de flotilă dr. Corneliu Bocai, șeful instrucției și doctrinei din Statul Major al Forțelor Navale, comandanți de mari unități și unități, membri ai asociațiilor și ligilor de marină, cadre militare în rezervă și retra-

gere, părinți, rude și prieteni ai tinerilor marinari, oficialități ale administrației locale. Comandantul Școlii de Aplicație a Forțelor Navale, comandorul Vasile Chirilă, i-a felicitat pe cei 35 de soldați profesioniști pentru modul în care s-au pregătit pe parcursul instrucției de bază desfășurată în perioada 21 noiembrie-13 ianuarie. Următoarea etapă de pregătire o constituie instrucția de specialitate, ocazie cu care militarii se vor acomoda cu tehnica specifică de marină. Ne alăturăm și noi felicitărilor adresate soldaților profesioniști cu ocazia acestui moment emoționant în cariera de militar și le dorim să reprezinte cu succes Forțele Navale Române în viitoarele misiuni. ■



Noi tendințe în pregătirea și instrucția Infanteriștilor Marini

Cpt. **Claudiu VIȘAN**,
Batalionul de Infanterie Marină

Astăzi Marines, royal marines, infanteria de marina, naval fusiliers, troupes de marine, naval infantry, specialisierte ein-satzkrafte marine, Морская пехота sau infanteria marină sunt doar câteva denumiri sub care se găsesc forțe de elită militare în întreaga lume.

Primele menționări ale infanteriștilor marini sunt date din perioada imperiului roman unde au fost introduse pentru instrucție legiuni auxiliare care urmau să fie antrenate și utilizate ca forțe de desant și operații pe uscat sau la țarm. Mai târziu în imperiul bizantin apare pentru prima dată o unitate distinctă de infanterie marină care număra 4000 de militari și era destinată pentru a fi folosită de flota imperială ce era dislocată la Constantinopol pentru acțiuni pe uscat.

În secolele XVI și XVII, infanteria marină capătă contur ca forță distinctă în cadrul armatelor marilor puteri maritime din acea vreme – Spania, Anglia, Franța, Olanda. În România prima evocare a specialității infanterie marină apare în anul 1886, astfel regăsim în compunerea echipajului crucișătorului *Elisabeta* – 20 de infanteriști marini.

Deși nu au fost definiți niciodată ca și forțe speciale dar prin valorile promovate, comportamentul lor în luptă și diferitele tipuri de misiuni pe care le pot îndeplini, sunt asimilați deseori acestui tip aparte de militari.

Indiferent în ce zonă se găsesc sau sub ce drapel luptă, sunt caracterizați clar de anumite trăsături: curaj, loialitate, spirit de camaraderie și de sacrificiu, putere, mobilitate, determinare. Semper fidelis, per terra et mare sau semper praesens sunt doar câteva din motto – urile care îi reprezintă.

Având în vedere tipurile de misiuni pe care le desfășoară pregătirea infanteriștilor marini are anumite particularități și reprezintă un punct de încercare pentru toți cei care vor să devină infanteriști marini. Capacitatea de a desfășura acțiuni militare atât pe mare cât și pe uscat se dezvoltă greu și necesită anumite calități fizice și psihice definitorii pentru această categorie de militari.

Pentru noii recruți perioada de inițiere pornește de la 12 săptămâni pentru United States Marine Corps și ajunge până la 33



Foto: Ștefan Ciocan

de săptămâni pentru British Royal Marine sau Netherlads Royal Marine. Rata de absolvire a acestor tipuri de cursuri de inițiere nu depășește 50 %. În România noii recruți se pregătesc în cadrul Centrului de Instrucție al Forțelor Navale. După absolvirea cursului noii recruți parcurg un modul de pregătire în cadrul batalionului de infanterie marină, modul care îi pregătește atât fizic cât și psihic pentru a deveni infanteriști marini.

Infanteriștii marini sunt definiți în general ca forțe amfibii destinate să îndeplinească misiuni în zonele de coastă sau lagunare, pe mare dar și pe uscat. Sunt forțe ce pot acționa independent sau în colaborare cu forțele aeriene sau terestre dar mai ales cu forțele navale, forțe ce dețin capabilități de transport pe mare și de sprijin logistic sau prin foc al acțiunilor infanteriștilor marini.

Infanteriștii marini sunt militari pregătiți să acționeze oriunde pe glob în orice condiții de vreme sau teren. Pregătirea acestora le permite să răspundă la orice tip de amenințare și să poată desfășura acțiuni militare nu doar în zonele lagunare sau costaliere ci și în zone de munte, teren urban, deșert.

În contextul noilor amenințări asimetrice și al angajamentelor pe care statele NATO și le-au asumat în ceea ce privește lupta împotriva terorismului, sau mai nou a pirateriei, infanteria

marină își redefineste rolul. Instrucția capătă noi valențe, și sunt introduse permanent noi tehnici și proceduri.

Primul obiectiv în cadrul instrucției este dat de dezvoltarea capacității fizice și psihice care să-i permită unui militar să acționeze pe o perioadă cât mai lungă și în orice condiții de teren sau vreme. Pentru a-și atinge acest obiectiv, au fost introduse noi standarde în ceea ce privește evaluarea psihologică a candidaților, iar pe parcursul îndeplinirii stagiilor de instrucție militari sunt evaluați permanent pentru a se stabili profilul psihologic al fiecăruia.

Stabilirea unor standarde clare care să permită o evaluare corectă a fiecărui militar, a potențialului său de întrebuintare în diferite tipuri de misiuni sau pe diferite tipuri de funcții, în strânsă corelare cu capacitățile sale, au determinat o ierarhizare corectă a militarilor și a dus la realizarea coeziunii grupurilor. Militarii sunt încadrați în anumite specializări în funcție de profilul lor psihologic și de rezultatele reușite la testele fizice și psihice. O astfel de ierarhizare clară a potențialelor a dus la formarea unor echipe cu un nivel mai ridicat al capacității lor de îndeplinire a unor misiuni de către subunități.

Cu toate că există o diferențiere clară între nivelul de pregătire al subunităților, în funcție de tipul de misiuni pe care îl pot îndeplini, conceptul de bază în ceea ce privește instrucția este că fiecare militar care acționează în cadrul unei unități cu specificul infanteriei marine, indiferent de specializarea sa: logistică, artilerie, este în primul rând un infanterist marin. Astfel fiecare dintre ei trebuie să urmeze un modul de instrucție de

Foto: Olivia Bucioacă
Debarcarea vehiculelor amfibii de la bordul navei de debarcare USS *Whidbey Island* pe plaja de la Capul Midia în cadrul exercițiului SUMMER STORM 11, la care a participat și Batalionul Infanterie Marină.

bază și să aibă un nivel bun în ceea ce privește instrucția militară generală – cunoștințe teoretice și deprinderi practice.

Realizarea unui nivel de pregătire ridicat este realizat prin module de instrucție teoretice și practice desfășurate în fiecare an de instrucție, în principal în perioada instrucției individuale. Instrucția se desfășoară sub conducerea unor instructori specializați, și are obiective clare pe diferite categorii de instrucție.

Prima calitate a unui infanterist marin este determinată de o bună condiție fizică, element primordial în dezvoltarea ulterioară a unui luptător. Rezistența la efort fizic prelungit, și mai ales în condiții de stres, este definitorie pentru infanteriștii marini. În acest sens United States Marine Corps a dezvoltat un model de instrucție de autoapărare în care este instruit și evaluat fiecare militar indiferent de grad sau funcție. Motto-ul programului este "Any weapon, one mind". Astfel fiecare infanterist marin este instruit să folosească orice mijloc pentru a se autoapăra, dar mai ales pentru a se autocontrola. Prin acest program s-a dorit stabilirea unor parametri ridicați în care fiecare militar să se poată identifica, în ideea controlării stării sale mentale și a folosirii acestora la capacitate maximă pentru a lupta.

Programul a fost introdus în aproape toate zonele lumii, rezultatele sale fiind destul de vizibile, mai ales în privința creșterii încrederii în sine și a capacității de autocontrol. Militarii care au atins un nivel ridicat în cadrul programului sunt de regulă militari cu rezultate remarcabile și în alte categorii de instrucție.

Un alt model privind tehnici și proceduri noi au fost dezvoltate în privința instrucției tragerii. Astfel au fost modificate ședințele specifice de tragere, au fost adoptate noi poziții de tragere, majoritatea fiind în concordanță cu desfășurarea acțiunilor militare în teren urban – principala amenințare la adresa integrității militarilor în zonele teatrelor de operații actuale. Astfel British Royal Marine, Netherlands Royal Marine sau USMC au dezvoltat ceea ce numim CQB – Close quarters battle, elemente de tactică pentru acțiunea în teren urban și au introdus ședințele de tragere de la distanțe variind între 5 metri - 25 metri, ședințe în principiu reflexive, din poziții dinamice, sau chiar din deplasare.

Astfel militarul este confruntat încă din perioada de pregătire cu dinamica câmpului tactic, formându-și deprinderi sau reflexe corecte. Dacă aceste ședințe sunt desfășurate și în poligoane automatizate sub forma unor zone urbane, atunci aceste ședințe își ating clar obiectivul - acela de a forma deprinderi corecte. La Babadag, acest tip de instruire a fost introdus mai ales pe perioada modulelor de instruire în colaborare cu partenerul american sau olandez, iar mai nou sunt în lucru noi modele de ședințe specifice de tragere pentru Batalionul 307 Infanterie Marină.

O altă dimensiune în pregătirea infanteriștilor marini a fost stabilită în urma confruntării cu noile tipuri de amenințări asime-

Foto: Olivia Bucioacă
Debarcarea vehiculelor amfibii pe plaja de la Capul Midia în cadrul exercițiului SUMMER STORM 11, la care a participat și Batalionul Infanterie Marină.

trice – terorismul, pirateria. Astfel instrucția tactică a fost fundamentată pe COIN - counterinsurgency, PSO - operații în sprijinul păcii, VBSS – operațiuni de boarding, dar și pe procedee și tehnici de acțiuni directe. Astfel instrucția capătă o nouă orientare în care accentul se pune pe grupuri mici de nivel echipă, grupă, pluton și pe crearea unui leadership coerent la toate nivelurile, leadership orientat pe bază de proceduri de operare standard la toate nivelurile.

Infanteriștii români se instruiesc în acest an pentru implementarea procedurilor de VBSS, astfel încât plutonul cercetare și anumite elemente din subunitățile luptătoare să fie în măsură să desfășoare astfel de acțiuni. Un modul important va avea loc în luna august când la Babadag va avea loc un modul de instruire în comun cu militarii americani pe teme de VBSS.

În contextul evoluțiilor din teatrele de operații, instrucția în domeniul counterinsurgency are un rol important, astfel încât militarii să fie în măsură să poată participa la orice tip de misiune de acest tip, dacă li se va cere. Pregătirea militarilor în acest domeniu a fost asigurată prin participarea la modulele de pregătire din cadrul Black Sea Rotational Force sau Summer Storm – cu mențiunea că ultimul exercițiu s-a axat și pe pregătirea în cadrul



Foto: Diana Cucușel

operațiilor amfibii. Pentru eficientizarea instrucției tactice, batalionul are stabilit pentru fiecare an de instrucție un obiectiv major în ceea ce privește desfășurarea unor tipuri de operații militare. Prin stabilirea unor obiective clare fiecare infanterist marin ajunge ca după parcurgerea unui ciclu de instrucție să fie în măsură să acționeze eficient pe anumite tipuri de acțiuni. Pentru noile tipuri de amenințări au fost incluse în cadrul temelor de pregătire lecțiile învățate din teatrele de operații, dar mai ales experiența câpătată în cadrul unor exerciții multinaționale la care militarii batalionului au participat în ultimii ani.

De asemenea, un element important în dezvoltarea profesională a militarilor este reprezentat de participarea la cursuri de formare profesională pe mai multe domenii de acțiune. Astfel în anul 2011 și anul 2012 s-au depus eforturi pentru pregătirea și formarea mecanicilor conductorilor de ambarcațiuni, formare militari în a doua specializare – sanitari, CBRN, Scafandrii, Instructori sportivi, Instrucție alpină (mai ales pentru cercetașii din cadrul batalionului). Prin aceste eforturi resursa umană din cadrul batalionului reușește să acopere toate tipurile de misiuni pe care batalionul le poate îndeplini.

Un alt aspect important ține de pregătirea ofițerilor și subofițerilor din cadrul batalionului. Un pas important în dezvoltarea profesională a acestora a fost atins prin participarea în ultimii ani la conferințe pe teme de instrucție. Conferințele au cuprins expertiza militarilor de diferite naționalități, și s-au bazat mai ales pe evenimentele ultimilor ani și pe lecțiile învățate în diferite tipuri de acțiuni militare. Astfel infanteriștii marini au avut șansa să participe la conferințe pe teme de operații amfibii, informații militare, logistică, CIMIC.

Parcurgând în fiecare an noi etape în dezvoltarea sa ca și grup și a fiecărui infanterist în parte, Batalionul 307 Infanterie Marină rămâne un reper în ceea ce privește instrucția și pregătirea militarilor. Nivelul ridicat de pregătire și capacitatea reală de acțiune în diferite medii de acțiune – fie că este vorba de acțiuni militare sau acțiuni în sprijinul populației, fac ca infanteriștii marini să fie apreciați pentru profesionalismul lor. Deviza lor, „Semper Praesens”, îi definește cel mai bine.



Foto: Diana Cucușel

Aspect din timpul exercițiului SUMMER STORM 11.



Foto: Diana Cucușel

Secvență din timpul exercițiului SUMMER STORM 11. Atacarea unui punct de comandă a unei grupări suspecte de piraterie.

Premieră românească



Participarea Forțelor Navale la lupta antipiraterie în Golful Aden și Oceanul Indian

Text: comandor **Marian SĂVULESCU**
Foto: **www.nato.int**

Prin hotărârea Consiliului Suprem de Apărare al Țării, Forțele Navale Române participă, sub stindardul Uniunii Europene, la lupta anti piraterie din Golful Aden și Oceanul Indian.

Cu experiența anterior acumulată atât la Operația ACTIVE ENDEAVOUR din Marea Mediterană – operație îndreptată împotriva terorismului și a formelor sale de exprimare, la care România a participat de 7 ori, precum și cu experiența participării la Operația UNIFIED PROTECTOR din Marea Mediterană – operație de impunere a embargoului împotriva armelor exercitată asupra Libiei, Forțele Navale române abordează încredătoare, cu hotărâre și deplină responsabilitate noua misiune: lupta împotriva pirateriei.

Elementele de noutate ale misiunii sunt multiple. Geografic, este *prima* misiune de luptă la distanță de peste 2500 Mm și, deopotrivă, *prima* participare a unei nave militare românești într-o operație maritimă de securitate în zona geografică a Oceanului Indian. Componenta echipajului s-a modificat, fiind *prima* misiune în care elicopterul Puma Naval este prezent, iar echipa de *boarding* a navei este întărită cu o grupă a forțelor speciale.

Pirateria din Golful Aden

Pirateria secolului al XXI-lea este o problemă gravă și în creștere. Trăim

într-o societate globală interdependentă și interconectată, bazată pe o economie globală, economie care este afectată atunci când oceanele lumii nu sunt sigure pentru comerțul maritim. Astăzi, între 80 și 90 la sută din comerțul mondial are loc pe mare. Costul anual al pirateriei pentru economia globală variază între 7 și 12 miliarde de dolari.

Golful Aden este una dintre cele mai importante căi maritime, prin care se transportă aproximativ 12% din petrolul mondial.

Din 2008, Somalia este din nou în centrul atenției internaționale, precum a fost în timpul războiului civil de la în-

ceputul anilor 1990. Dar, de această dată, nu este vorba despre sutele de mii de refugiați și de persoane dislocate, de foamete sau alte aspecte ale crizei umanitare, ci mai degrabă despre noul pericol pe care situația volatilă din Somalia îl reprezintă pentru transportul maritim internațional.

Atacurile piraților din Marea Arabiei, Golful Aden și Oceanul Indian au crescut de la 20 în 2006 la 219 în 2010, iar aria piraților s-a extins acum la 1.300 mile nautice de coasta somaleză. Câștigurile piraților pentru 2010 sunt estimate la 238 de milioane de dolari, cu o medie a recompensărilor crescând de la 150.000 de dolari în 2005 la 5,4 milioane în 2010.

În primăvara și vara anului 2008, pirații și-au extins raza de acțiune, schimbându-și direcția spre nordul Golfului Aden și Marea Arabiei. Folosind tactici foarte sofisticate, pirații operează acum până în Maldive, în est și până la Canalul Mozambic, în sud.

Succesul a încurajat dezvoltarea de noi tactici care le permit piraților să-și mărească raza operațională. Apele teritoriale somaleze și țărmul adiacent sunt în mare parte neguvernate, permițând pirateriei să se dezvolte în voie și să afecteze domeniul maritim internațional. Această combinație de activitate ilegală și lipsa *domniei legii* reprezintă un teren fertil pentru nivele înalte de instabilitate, crimă organizată și alte amenințări transnaționale. Numărul piraților este necunoscut. Deși sunt mai mulți pirați





bord cu intenția de a comite furt sau orice altă infracțiune, cu intenția sau capacitatea de a folosi forța în continuarea actului”. Ulterior, Organizația Maritimă Internațională, aripa maritimă a ONU, a modificat definiția pirateriei pentru a fi mai inclusivă, incluzând aici și navele în port sau la ancoră în apele teritoriale.

Succesul în securizarea domeniului maritim nu va fi realizat decât printr-o coaliție puternică de state, care să mențină un front comun. Necesitatea cooperării multilaterale coordonate, vine din faptul că cele mai multe domenii maritime din lume se află sub suveranitatea și jurisdicția mai multor state.

Consiliul de Securitate al ONU a dat mai multe rezoluții, din 2008 până în prezent, pentru a facilita un răspuns

Saudită, Rusia, China, Japonia, India și Iran toate conduc operațiuni de securitate maritimă în zonă.

Deși asemenea eforturi internaționale sunt promițătoare, ele sunt și foarte scumpe. Se estimează că lupta împotriva pirateriei din Africa de Est costă aproximativ 600 de milioane de dolari anual, o sumă ce ar putea fi pusă în discuție în această perioadă de criză.

Operațiile NATO și UE

UE a stabilit Centrul de Securitate Maritimă pentru a coordona protecția vaselor, prin urmărirea traseului lor prin zona respectivă și coordonarea eventualelor răspunsuri militare atunci când este necesar. De asemenea,



acum decât în anii precedenți, pirății nu par a avea o organizație unificată cu o structură de comandă clară. Mulți dintre aceștia sunt foști pescari sau foști membri ai milițiilor.

În lipsa unui guvern funcțional capabil să apere interesele somaleze, teritoriul său a fost subiectul pescuitului intensiv și al deversării deșeurilor toxice ale diverselor companii (în mare parte europene).

Pirateria de pe coasta somaleză este doar o manifestare a evenimentelor tragice pe care le experimentează această zonă de aproape 20 de ani. În consecință, acțiunile pe termen lung pentru restabilirea guvernăției, domniei legii, securității și dezvoltării economice în Somalia sunt necesare pentru a reprimă pirateria total și a genera sustenabilitate în regiune.

Combaterea Pirateriei

Cele mai multe acte considerate piraterie au loc, de fapt, în apele teritoriale. Biroul Maritim Internațional definește pirateria ca „un act de urcare la bord sau de încercare de a urca la

internațional, care este coordonat de un Grup de Contact multilateral. De exemplu, în iunie 2008, Rezoluția 1816 a Consiliului de Securitate al ONU a autorizat navele internaționale să intre în apele teritoriale somaleze în urmărirea pirăților. Apoi, în decembrie 2008, Consiliul de Securitate al ONU a adoptat Rezoluția 1851 care autorizează statele să desfășoare acțiuni pentru combaterea pirateriei somaleze.

Creșterea prezenței militare într-un coridor de tranzit recomandat internațional în Golful Aden a redus atacurile în această regiune, dar pirății au adoptat tactici care le permit acum să atace la mai mult de 1000 mile nautice de coasta somaleză.

Trei operații militare majore vizează în acest moment pirateria din regiune: Operația ATALANTA, o desfășurare UE (EUNAVFOR), inițial având ca sarcină protejarea World Food Program al ONU, o desfășurare NATO, cu responsabilități similare, Operația Ocean Shield și Combined Task Force 151 (CTF-151), un efort internațional condus de SUA, ce cuprinde 25 de state. În plus, Arabia



UE desfășoară și propria operație – ATALANTA. NATO, pe lângă operațiunile militare succesiv desfășurate, a stabilit NATO Shipping Centre, care oferă informații privitoare la pirăți și cele mai bune practici pentru vasele comerciale.

UE este îngrijorată de impactul deosebit al pirateriei și jafurilor armate de pe coastele Somaliei asupra securității maritime internaționale, asupra activităților economice și a securității statelor din regiune.

Ca urmare, dar și ca parte a unei abordări comprehensive, UE a lansat Forța Navală Europeană Somalia – Operația ATALANTA (EU NAVFOR – ATALANTA) în cadrul Politicii Europene Comune de Securitate și Apărare (CSDP), care sunt în acord cu Rezoluțiile relevante ale Consiliului de Securitate al ONU și cu Legile Internaționale.

După lansarea Operației ATALANTA în decembrie 2008, aceasta își continuă misiunea și contribuie la îmbunătățirea securității maritime pe coastele Somaliei și în Oceanul Indian. Consiliul UE a decis să extindă operația până în decembrie 2012, iar în prezent (martie 2012) se discută despre o prelungire a mandatului până în decembrie 2014.

La cererea Secretarului General al ONU Ban Ki-moon, la sfârșitul anului 2008, NATO a început să asigure escortă navelor World Food Programme care tranzitează Golful

Aden, sub Operația Allied Provider (octombrie – decembrie 2008). Pe lângă activitățile de escortă, NATO asigură și desfășoară patrulă de descurajare și previne ca vasele să fie deturnate. Această operațiune a fost succedată de Operațiunea Allied Protector (martie – august 2009), care a continuat să contribuie la siguranța rutelor maritime și a navigației internaționale. Operația curentă Ocean Shield diferă de predecesoarele sale, având competențe largite.

Operațiunea Ocean Shield este contribuția NATO la efortul internațional de a combate pirateria din Cornul Africii. Operația a început pe 17 august 2009, după ce Consiliul Nord-Atlantic a probat misiunea ce are la bază experiența câștigată în timpul misiunilor anterioare, dar dezvoltă și un rol distinct al NATO, prin adoptarea unei abordări comprehensive asupra eforturilor contra-pirateriei. Operația Ocean Shield contribuie și prin construirea capacității de luptă împotriva pirateriei statelor din regiune. Scopul este acela de a ajuta aceste state, la cerere, în dezvoltarea propriilor lor capacități de luptă împotriva pirateriei. Acest element al operațiunii are scopul de a completa efortul existent al organizațiilor internaționale și al forțelor care operează în zonă, cu scopul de a contribui la o soluție de securitate pe termen lung în Cornul Africii. ■

Hărțile marine, factor esențial în siguranța navigației

Dr. Mirela Buzatu,
Direcția Hidrografică Maritimă

Cartografia este arta și știința exprimării în mod grafic, a detaliilor fizice cunoscute ale unui obiectiv de interes, prin hărți și planuri. Un studiu istoric relevă că cea mai mare și mai presantă cerere pentru precizie și detalierea cartografică a apărut ca rezultat al nevoilor militare. În prezent complexitatea operațiunilor tactice și desfășurarea de trupe impun necesitatea unei asigurări cu date geografice detaliate și foarte precise, toate acestea fiind materializate în planurile topografice și hidrografice, cât și în planurile și hărțile cartografice.

Harta de navigație este o reprezentare grafică, la scară, a unei porțiuni sau a unei întregi suprafețe terestre. Aceasta este, în termeni generali, o hartă cu scop special, destinată navigației, folosită, în primul rând, în determinarea poziției actuale a navei. Pentru satisfacerea cerințelor marinarilor, harta trebuie să redea informații referitoare la adâncimile apei, linia coastei, prezența uscatului, puterea și direcția curenților, poziția oricărui detaliu natural sau artificial, poziția mijloacelor de semnalizare maritimă, prezența anumitor pericole de navigație etc.

Hărțile de navigație nu pot fi editate decât de instituțiile abilitate, acestea fiind, în general, instituțiile hidrografice naționale.

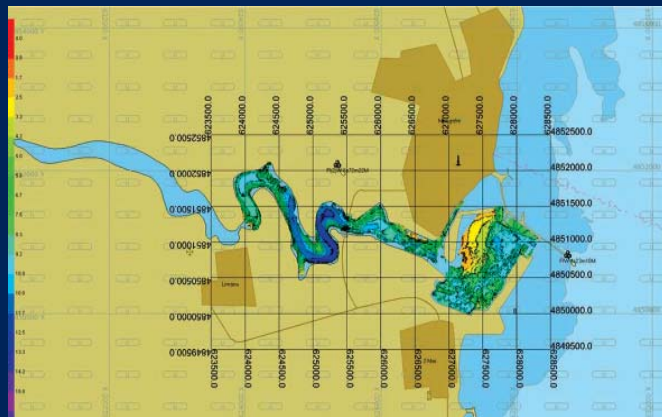
Pentru România, organismul guvernamental abilitat pentru editarea și tipărirea hărților de navigație este Direcția Hidrografică Maritimă, direcție centrală a Ministerului Apărării Naționale, subordonată Statului Major al Forțelor Navale.

Hărțile clasice

Dacă până nu demult procesul de editare al hărții de navigație se realiza prin metoda „gravării”, proces care implica timp și o precizie scăzută din cauza erorilor umane, în perioada de după 1990, ca urmare a dezvoltării tehnicii de calcul și a industriei de software îndreptată către aplicații tehnice tot mai diverse, între care și în domeniul geografiei, această metodă a fost abandonată treptat, odată cu trecerea la editarea hărților de navigație în sistem informatic, crescând considerabil și gradul de precizie, acuratețea și posibilitățile de detaliere cartografică.

Hărțile marine analogice la scară medie și mare concepute și editate în prezent de DHM sunt conforme cu cerințele standardelor Organizației Hidrografice Internaționale (OHI) și NATO, în funcție de destinația comercială și/sau militară a acestora. În același timp a fost creat „Sistemul Informațional Geografic” – SIG al DHM, care cuprinde toate datele necesare editării hărților de navigație pentru bazinul Mărilor Negre, Azov și Marmara. Crearea și actualizarea SIG este însă un proces complex și permanent, în funcție de cerințele utilizatorilor și necesită o colecție organizată de hardware, software, date și personal.

SIG permite prin intermediul informaticii, culegerea, prelucrarea, standardizarea, stocarea, manipularea, analiza și afișarea datelor și informațiilor privind spațiul geografic prospectat, la un nivel complet. Altfel spus, SIG este o bază de date relaționale și stratificate, în care informațiile provin din documentele nautice, de la reprezentările grafice (hărți proprii vechi sau ale altor state, planuri topografice, hidrografice și ocea-



nografice etc) și fotografice (fotografii și fotograme aeriene), precum și din datele numerice (coordonate) culese, având ca scop poziționarea, caracteristicile și descrierea obiectivelor de interes, care, în final concură la obținerea hărților de navigație. SIG creat de DHM nu stochează o hartă în modul convențional cunoscut, ci cuprinde suprafața terestră sub formă de atribute și relații metriche (x, y) sau geografice (φ , λ) și semantice ale elementelor bazei de date.

La baza creării și funcționării SIG au stat următoarele cerințe: eficiență, economicitate, securitatea datelor, protecția datelor, alinierea la cadrul legislativ național și internațional și asigurarea interoperabilității cu forțele proprii și aliate.

Hărțile electronice de navigație

Unul dintre produsele de vârf ale DHM este însă, fără îndoială, harta electronică de navigație.

Apărute ca o necesitate de reducere a încărcării activității umane prin introducerea metodelor automate în operațiunile cartografice, dar și de îmbunătățire a siguranței navigației pe fondul intensificării traficului naval, hărțile electronice de navigație au cunoscut o evoluție spectaculoasă în contextul globalizării, fapt care impune popularizarea nivelului actual de dezvoltare tehnologică a acestui produs, înțelegerea noilor posibilități de utilizare în cadrul Sistemelor Geografice Informaționale (GIS) și a sistemelor de afișare și informare de la bordul navelor, de tip ECDIS.

Respectând standardele internaționale în vigoare elaborate de OHI, coroborate cu cerințele tehnice impuse de AISM și de rezoluțiile IMO, hărțile electronice își merită pe deplin titlatura, recunoscută în literatura de specialitate ca ENC- Electronic Navigational Chart - denumire aparte în raport cu celelalte informații digitale georeferențiale, cunoscute sub numele generic de „hărți digitale”. Distincția este cu atât mai necesară cu cât în era digitală utilizatorii - în cazul nostru proprietarii de nave prin ofițerii care răspund de activitatea de navigație de la bordul navelor comerciale și/sau militare - sunt

asaltați de un număr extrem de mare de informații digitale și echipamente, în formate și standarde proprietatea micilor și marilor companii, care se adresează sectorului de transport naval cu echipamente de tip ECDIS (Electronic Chart Display and Information System) și ECS (Electronic Chart System). Această diversitate poate aduce, în lipsa unor standarde unic acceptate la nivel mondial, prejudicii însemnate siguranței navigației, cu consecințele de rigoare în domeniul economic, de protecție a mediului înconjurător și, nu în ultimul rând, de protejare a vieții pe mare. ■

86 de ani în slujba siguranței navigației

Olivia BUCIOACĂ



Foto: Cristian Vlăsceanu

Pe 23 februarie, Direcția Hidrografică Maritimă a sărbătorit 86 de ani de existență. La momentul festiv, viceamiralul dr. Aurel Popa, șeful Statului Major al Forțelor Navale, a felicitat personalul unității și a mulțumit specialiștilor hidrografi pentru întreaga activitate în slujba siguranței navigației, amintind de importanța majoră a instituției pentru Forțele Navale: „Munca desfășurată de dumneavoastră este deosebită, iar instituția în care lucrați are o importanță majoră pentru Forțele Navale. Vreau să vă strâng mâna și să vă mulțumesc pentru activitatea desfășurată”. Chiar dacă aparent activitatea hidrograților pare mai puțin spectaculoasă, cu toții știm cât este de necesară și vitală, în același timp, oricărui marinar de la bordul navelor, fie ele militare sau comerciale. Transmitem și noi Direcției Hidrografice Maritime și oamenilor care o slujesc, La mulți ani și Bun cart înainte!.

Pregătire de specialitate la Centrul de Instruire Simulare și Evaluare al Forțelor Navale

Text și foto: cpt. ing. Cosmin OCHEȘEL

În perioada 9-10 februarie, Centrul de Instruire, Simulare și Evaluare și al Forțelor Navale, a organizat pregătirea instructorilor de bord în domeniul salvării vieții pe mare, precum și pe linia luptei pentru vitalitatea navei. Această activitate, desfășurată pe parcursul a două zile, s-a încheiat cu o certificare și o validare a calității de instructor pentru fiecare participant. Fiecare modul de pregătire este structurat pe două părți distincte, parte teoretică și cea practică. Partea teoretică s-a desfășurat la sediul CISE iar partea practică a fost sus-

ținută la bazinul de înot al Academiei Navale Mircea cel Bătrân. Pentru instructorii în domeniul salvării vieții pe mare, pregătirea specifică luptei pentru vitalitatea navei, s-a desfășurat și la bordul fregatei Regele Ferdinand. De reținut este faptul că pregătirea instructorilor de bord a fost temeinic realizată de instructorii CISE conduși de căpitan-comandorul Mircea Burci, mai ales că rolul celor instruiți este unul foarte important în siguranța întregului echipaj al unei nave. Am profitat de prezența comandantului Centrului de Instruire Simulare și Evaluare, comandorul Tiberiu Istrate și am putut afla câteva din activitățile unității

planificate pentru acest an. Printre acestea amintim: un exercițiu de simulare serializat cu gruparea Blackseafor și un exercițiu de simulare cu gruparea NATO SNMG2, de asemenea un exercițiu asistat de calculator tip MRX, de repetare a misiunii cu flota de fregate, țința principală a instruirii fiind fregata Regele Ferdinand în vederea participării la operația Atalanta. Nu putem să nu amintim că Centrul de Instruire Simulare și Evaluare sărbătorește în acest an 5 ani de la înființare, o perioadă relativ scurtă, dar consistentă, pentru o unitate cu responsabilitatea instruirii de specialitate pentru toate categoriile de forțe din marina militară. ■



**Remorcherul Maritim de Salvare
și Intervenție cu Scafandri „Grozavul”**



IDENTITATEA SOCIALĂ a militarilor din forțele fluviale

Psiholog **Olga TROFIMOV** (02039/F)
Psiholog **Camelia STAMATE** (02016)

Identitatea socială se formează prin asimilarea valorilor oferite de grupul de apartenență și de contextul social larg. Cu ajutorul identității sociale construim sensul a ceea ce suntem. Identitatea de armă/specialitate este deosebit de puternică pentru fiecare cadru militar, iar noi suntem mândri să fim militari ai Forțelor Fluviale din cadrul Forțelor Navale Române. Articolul de față încearcă să vă prezinte specificul unor forțe mai puțin cunoscute, dar care reprezintă leagănul de formare a Marinei Militare Române.

IDENTITATEA SOCIALĂ

Conceptul de identitate, în psihologia socială, definește interacțiunea psihologicului cu socialul, la nivelul fiecărui individ. Individul se construiește pe sine prin raportare la alții, la societate. El își formează o conștiință socială prin care își articulează calitățile personale și propria existență la existența celorlalți. Prin identitate actualizăm, la nivel individual, caracteristicile mediului social. Individul înglobează, la nivelul personalității, influențele și reprezentările sociale pe care mediul socio-cultural i le oferă, formând punctul de plecare al gândirii sale,

al manierei în care se raportează la alții și își evaluează propria poziție. Identitatea este deci produsul unui proces interactiv dintre individ și câmpul social.

Teoria identității sociale se bazează pe o distincție fundamentală între procesele de grup și procesele interpersonale, care ne așază în rețeaua complexă a relațiilor sociale dintr-o comunitate. Cu ajutorul identității sociale construim sensul a ceea ce suntem.

Sunt de remarcat distincțiile făcute între diverse forme ale identității: identitatea în interacțiune, identitatea echilibratoare, identitatea socială și personală. Identitatea personală dacă este percepută în mod subiectiv reprezintă și identitate de sine, prin identitatea echilibratoare se înțelege manifestările individului prin care el încearcă să realizeze un echilibru dintre diferitele așteptări, identitatea lui socială și menținerea interacțiunii.

Conceptul de identitate a fost abordat fie din perspectiva psihanalitică, ca interiorizare a normelor de către sine. Din această perspectivă vorbim de patru aspecte esențiale ale identității: încrederea în sine; caracterul stabil al elementelor individului; integrarea Eului; adeziunea la valorile grupului și ale identității sale.

În primul caz identitatea reprezintă o sinteză a diferitelor elemente personale cu valorile sociale (identitatea este

deci socializare, interiorizare de norme, învățare socială). Avem, în acest caz, o identitate îndeosebi personală, un produs adesea izolat de context. În al doilea caz identitatea este descrisă ca o reflectare dialectică, în individ, a valorilor comune într-o societate. Identitatea este deci impusă de stimulul social care reprezintă un rezervor de identități-tip. Identitatea socială se formează, în acest caz, prin asimilarea valorilor oferite de grupurile de apartenență, de contextul social larg. Individul este „împregnat” din exterior.

Identitatea poate fi asimilată cu o reprezentare unificatoare a existenței, cu imaginea de sine și conceptul de sine, ea se structurează și construiește prin însumarea unor roluri pe scena socială și se reface continuu în cursul existenței.

În realitate, indivizii nu sunt unități izolate, dar nici doar produsul unor influențe sau presiuni sociale. Oamenii nu trăiesc separat, ci într-un context social, aparținând unor grupuri, categorii sociale și profesionale. Când studiem persoana și concepția de sine noi studiem și mediul social în care este plasat individul, evenimentele pe care le-a traversat. Identitatea este nodul central al personalității aflată în interacțiunea cu alte personalități, cu contextul so-

cial. Ea se formează printr-un proces de socializare și comparare socială. Este o sinteză a concepției de sine, a afirmării eului prin comparație cu alte personalități, cu alte euri. Reunește caracteristicile individului, raportate la normele sociale și reprezentarea acestuia de sine, raportată la alții.

SPECIFICUL FORȚELOR FLUVIALE

Dependența considerabilă a României de mare și fluviu impune securitatea comunicațiilor fluvial maritime proprii. Dacă securitatea pe căile de comunicații fluvial maritime este necesară și impusă pe timp de pace, cu atât mai mult, aceasta devine vitală în situații de criză sau de conflict. Dunărea și gurile sale au o puternică semnificație geopolitică și geostrategică, prin urmare acest spațiu se constituie într-unul care pe lângă avantaje prezintă evidente riscuri și în consecință trebuie apărut.

România se află pe principala arteră fluvială de transport a Europei. Riscurile la adresa securității fluviale se manifestă în prezent sub forme complexe și atipice, provenind din direcții multiple, ceea ce face dificilă prevenirea și excluderea lor. Se cunoaște faptul că o „urgență” se poate transforma rapid într-o „criză”. Dunărea are numeroase „urgente” care pot deveni factori de risc cu implicații majore în această parte a continentului.

Evoluțiile politice, diplomatice, economice și militare din proximitatea zo-

nei fluviale în prezent, sunt mai puțin legate de posibilitatea unei agresiuni strict militare în accepțiunea clasică a termenului, dar în mod cert, pot depinde mai mult de consecințele negative ale instabilității ce ar putea decurge din grave dificultăți economice, sociale, etice, politice și chiar militare din acest spațiu geopolitic dunărean. Factorii ce pot genera instabilitate și riscuri la adresa securității fluviului se pot manifesta prin posibilitatea izbucnirii unor crize în regiunea Dunării de Jos, iar forțele fluviale ale țării noastre pot fi implicate în gestionarea lor.

Specificul forțelor fluviale constă în: suplețe, viteza de reacție, flexibilitate, mobilitate, autonomie: capacitate de răspuns, posibilitate de acțiune cu alte elemente de dispozitiv

Factorii de mediu cu care se confruntă militarii forțelor navale sunt: apele cu adâncimi mici; sistemele hidroenergetice și de navigație; existența și viteza curentului; poduri, canalele navigabile sau porțiunile înguste ale fluviului, posibilități limitate de manevră pentru forțele terestre și pentru aprovizionare; obstacolele naturale și artificiale, densitatea relativ mare a localităților dispuse de-a lungul fluviului.

IDENTITATEA SOCIALĂ A MILITARILOR DIN FORȚELE FLUVIALE

Mediul militar este un mediu aparte, care generează structuri psihosociale specifice. Aici trecerea de la o identitate

personală la una socială se realizează printr-un proces de depersonalizare, prin care „eu” devine „noi” și în urma căruia individul nu-și mai percepe sinele ca fiind unic ci ca pe un membru al unei categorii sociale, ca întruchipare a unui prototip. În acest cadru, depersonalizarea nu înseamnă pierderea identității, alienare, ci deplasarea accentului de pe personal pe grup. Identitatea socială și cea personală sunt considerate baze pe care se constituie sinele și care se exclud reciproc.

Nu putem studia militarul din cadrul forțelor fluviale fără să-l încadrăm în contextul întregii organizații militare. Privit în afara sistemului militar, fără să ținem cont de aspectele distincte ale organizației militare, militarul din forțele fluviale, ca individ nu se deosebește foarte mult de alți subiecți. Trăsăturile specifice care îi conferă individualismul sunt determinate tocmai de procesul continuu de integrare și de adaptare la mediul, rigorile, normele, valorile, specificul scopului și misiunii organizației militare.

La intrarea în sistemul militar individul este introdus într-un mediu în care predomină, în special, relațiile formale. Predominanța relațiilor formale este o caracteristică a sistemului militar și o consecință a statuării stricte a normelor impuse militarilor prin legi, ordine și regulamente. Acest aspect are importanță, iar funcționarea relațiilor formale este condiția de bază a existenței organizației militare.





Statutul persoanei este recunoscut de toți membrii grupului, iar relațiile formale sunt în conformitate cu acesta. Se consideră că uniforma are dublu rol: de a separa indivizii de restul populației și de a crea sentimentul apartenenței la un anumit grup, de a da o nouă identitate individului. Gradele militare și insigne au un rol funcțional (de identificare a statutului persoanei), dar și pentru valorizarea individului (prin a face cunoscute meritele persoanei celorlalți membri).

În analiza identității sociale a cadrelor militare din forțele fluviale abordarea nivelului grupal este inevitabilă. Este vorba de grupul de muncă, de dimensiuni mai reduse, fiind vorba de nave de dimensiuni mici compuse din echipaje cu un număr redus de oameni, în care își desfășoară activitatea aceștia. Grupul este cadrul primar în care se constituie și dezvoltă identitatea profesională a oricărui militar. Conștiința apartenenței la grup se dezvoltă odată și în strânsă interacțiune cu conștiința identității de sine a membrilor grupului.

În cadrul forțelor fluviale grupul de muncă este eficient tocmai pentru că nu anulează identitatea de sine a militarilor ci, din contră, creează premisele afirmării puternice a unicității personalității fiecăruia. În fond, conștiința identității personale nici nu poate fi dobândită de vreun cadru militar decât printr-o raportare permanentă la alte cadre militare fie din forțele fluviale, fie din alte categorii de forțe.

Organizația militară contribuie major la procesul de identificare socială a indivizilor care o compun. Identitatea socială reprezintă o credință legată de ceea

ce suntem în prezent și este fondată pe baza statuturilor pe care le deținem. Identitatea socială este o percepție subiectivă a sinelui, ca parte componentă a unei categorii specifice.

Astfel, conceptul de „identitate socială” posedă o dimensiune structurală, referindu-se la poziția ocupată de individ într-o structură socială (profesională), dar și o dimensiune personală (morală) precizând categoria din care face parte individul din punct de vedere al unor atribute personale (onestitate, politețe etc.)

CONCLUZII

La acest sfârșit de mileniu interesele pe Dunăre ale României sunt promovate, în virtutea misiunilor ce-i revin, și de către Serviciul Fluvial al Comandamentului Flotei. Având în subordine unități

navale cu mare mobilitate și putere de foc sau unități de asigurare a navigației pe fluviu, Forțele Fluviale duc acțiuni de luptă independent dar și în cooperare cu alte forțe sau în sprijinul trupelor de uscat. Ea reprezintă nu numai o forță credibilă de descurajare, dar și un atu esențial pentru îndeplinirea sarcinilor pe care România și le asumă prin tratate și convenții internaționale.

Identitatea fiecărui om, nu doar a militarului din forțele fluviale, nu este doar personală, sau socială. Ea regrupează subiectivitatea și obiectivitatea, individualul și socialul. Identitatea psihosocială este rezultatul intersecției socialului (reprezentat de grupuri, instituții, colectivități) cu individualul, reunind reprezentarea de sine și de alții. Este o sinteză între esența individuală și caracteristicile unei culturi comune, între aptitudinile personale și rolurile sociale pe care individul le joacă în societatea din care face parte.

Un grup există atunci când doi sau mai mulți indivizi se definesc ei înșiși ca membri ai acestui grup și când existența lui este recunoscută de o terță persoană” (Brown, 1988). Grupul suntem noi, militarii din forțele fluviale, „terță persoană” sunteți dumneavoastră care, cunoscându-ne acum ne veți recunoaște ca grup. Identitatea noastră socială se formează prin asimilarea valorilor oferite de grupul de apartenență și de contextul social larg. Cu ajutorul identității sociale construim sensul a ceea ce suntem. Ele ne așază în rețeaua complexă a relațiilor sociale dintr-o comunitate.

Identitatea de armă/specialitate este deosebit de puternică pentru fiecare cadru militar iar noi suntem mândri să fim militari ai Forțelor Fluviale din cadrul Forțelor Navale Române. ■



Alegeri Universitare la Academia Navală „Mircea cel Bătrân”

Aspirant Diana CUCOȘEL

În conformitate cu legislația în vigoare, începând cu luna decembrie a anului 2011 și până în prezent la Academia Navală „Mircea cel Bătrân” au avut loc alegeri universitare.

Un element de noutate al acestor alegeri este faptul că, odată finalizate, în acord cu actuala Lege a Educației se va separa puterea legislativă de cea executivă în cadrul universității. În Carta Universitară din anul 2011 a Academiei Navale se arată faptul că „Senatul universitar reprezintă comunitatea academică și este cel mai înalt for de decizie și deliberare la nivelul instituției. Toți membrii Senatului universitar, fără excepție, vor fi aleși prin votul universal, direct și secret al tuturor cadrelor didactice și cercetătorilor titulari, respectiv al tuturor studenților”.

Tot carta universitară definește o noțiune nouă anume cea de Consiliu de administrație care „asigură conducerea operativă a Academiei și este condusă de Rector”. Consiliul „este format din Rector, prorectori, decani, director general administrativ și un reprezentant al studenților”.

Structurile de conducere ale academiei sunt Senatul Universitar și Consiliul de Administrație, Consiliile Facultăților (Facultatea de Marină Civilă și Facultatea de

Marină Militară) și Consiliile Departamentelor. În academie funcționează în prezent șapte departamente dintre care patru în cadrul Facultății de Marină Militară: Departamentul Științe nautice, Departamentul Matematică, informatică și științe fundamentale, Departamentul Electrotehnică, comunicații și armament naval și Departamentul Limbi străine. Facultatea de Marină civilă are în componență Departamentul Științe umaniste și comportamentale, Departamentul Arhitectură navală, management naval și portuar, Departamentul Mașini și instalații navale.

Alegerile universitare au avut ca rezultat desemnarea Consiliilor de departamente, Consiliilor facultăților, reprezentanților studenților în senat și în consiliile facultăților, componența senatului universitar, președintele senatului universitar și rectorul Academiei Navale. În octombrie 2011 s-au ales consiliile departamentelor și directorii de departamente. La vot au participat membrii fiecărui departament.

În decembrie 2011 cadrele didactice din cadrul fiecărei facultăți au ales consiliile facultăților. În aceeași lună studenții și-au desemnat reprezentanții în consiliile facultăților și în senat.

Pe data de 24 ianuarie 2012 a avut loc alegerea rectorului Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”. La această dată,

comandorul prof.univ.dr.ing Vergil Chițac a fost reales în funcția de rector cu 70 de voturi, ceea ce înseamnă 89,74% dintre cei care aveau drept de vot și 95,89 % dintre cei care au fost prezenți la vot. Prin Ordinul Ministrului Educației, Cercetării, Tineretului și Sportului nr. 3275 din 14 februarie 2012, acesta a fost confirmat în funcția de rector al Academiei Navale.

În ședința Senatului academiei din data de 26 ianuarie, în urma procesului de alegere a președintelui Senatului universitar, a fost ales comandorul conf.univ. dr. Virgil Ene-Voiculescu.

Pe data de 2 martie a.c., va avea loc o ședință solemnă a Senatului Universitar. În cadrul acesteia, conform Legii 1 din 2011 a Educației Naționale, rectorul confirmat de ministrul educației, cercetării, tineretului și sportului va încheia cu senatul universitar un contract de management, cuprinzând criteriile și indicatorii de performanță managerială, drepturile și obligațiile părților contractuale. În cadrul aceleiași ședințe se va discuta planul managerial al rectorului pentru perioada 2012-2016.

În perioada următoare se vor selecta decanii Facultăților de Marină Civilă și Militară și se va constitui Consiliul de Administrație. ■

Sesiune de examene la Academia Navală „Mircea cel Bătrân”

Text: **Olivia BUCIOACĂ**
Foto: **Cristian VLĂSCLEANU**

În lunile ianuarie și februarie, așa cum este bine cunoscut, studenții sunt în sesiune, o perioadă de evaluare finală a cunoștințelor însușite pe tot parcursul primului semestru.

La Academia Navală „Mircea cel Bătrân” sesiunea de examene a început pe 23 ianuarie. Timp de trei săptămâni, 154 de studenți de la Facultatea de Marină Militară au susținut examene scrise și orale, dar și probe practice la cele două specializări navigație, hidrografie, și echipamente navale, respectiv electromecanică navală.

Pentru a afla care este starea de spirit a studenților Facultății de Marină Militară, cum se descurcă în timpul sesiunii, cât de mult s-au pregătit și ce rezultate au obținut, am fost prezenți la Academia Navală „Mircea cel Bătrân” și am realizat o radiografie a stării de fapt din mediul universitar.

Studenta Anca Maftai tocmai încheiase examenul la mecanica și mecanica fluidelor, optimistă că rezultatul va fi unul bun: „*Subiectele au fost destul de accesibile, ne-au trecut prin toată materia. La aplicații m-am descurcat mai bine, teoria mai subredă așa un pic. În rest a ieșit bine. Sperăm să luăm o notă cât de cât bună*”. La întrebarea dacă s-a pregătit suficient pentru a obține rezultate foarte bune în această sesiune, studenta Anca Maftai ne-a răspuns: „*Să spunem cât de cât bine. Se putea și mai bine, dar pe viitor o să fie și mai bine*”.

Pentru studenții din anul al II-lea care au deja experiența examenelor din anul I, sesiunea a început cu bine. Studenta Anca Maftai: „*Primul examen a fost la matematici superioare. A fost bine, am trecut cu toții, mulțumim Domnului și acum sperăm să trecem și celelalte examene la fel*.”

La momentul documentării noastre studenții din anul al II-lea mai aveau de susținut încă patru examene la navigație, pedagogie, electrotehnică și meteorologie. Studentul Leonard Jianu: „*Mai avem încă patru examene. O să mă descurc destul de bine. M-am pregătit la fiecare îndeajuns*”.

Pe studentul Oți Ionuț Patric I-am surprins la finalul examenului la programare limbaj-pseudocod, mulțumit de rezultatul obținut, nota 9 în examen și media 8. L-a ajutat și liceul de informatică absolvit, astfel că totul a părut ușor: „*A fost bine. Am făcut liceul civil de informatică în Braila și pare cât de cât ușor, puțin schimbat, dar este ca și cum ai schimba profesorul*”.

Atmosfera sesiunii din laboratoarele sau sălile de curs ale Facultăților de Marină Militară și Civilă, ne-a făcut pentru câteva momente să re trăim emoțiile din viața de student. În timp ce unii tocmai terminaseră examenul și așteptau nerăbdători rezultatele, alții rezolvau încă subiectele din biletul de examen. Studentul Pitea Nicolae Florin ne-a răspuns la întrebări în timp ce rezolva subiectele la geometrie descriptivă, emoționat, dar sigur pe cunoștințele însușite pe parcursul semestrului: „*Subiectele sunt accesibile. M-am pregătit destul de mult pentru acest examen și pe parcursul semestrului*”. Și studentul Marius Iscru părea să se descurce foarte bine, cu siguranță și datorită faptului că s-a pregătit pe tot parcursul semestrului: „*Este un examen relativ ușor pentru că ne-am pregătit destul de bine și cred că o să luăm note mari și toată lumea va trece examenul*”.

Chiar dacă a fost prima sesiune din viața lor, studenții din anul I au pășit cu dreptul și cu speranța că vor fi toți integraliști. Studentul Pitea Nicolae Florin: „*Sesiunea a început cu bine. Urmează examenul la ACTS, la algebră, și cred că o să fie un examen mai greu. Sperăm să-l luăm cu toții și tot plutonul să termine integralist*”. Studentul Marius Iscru: „*Este prima sesiune din viața mea. A început destul de bine. Toți am luat examenul la bazele marinăriei și sperăm să o ținem tot așa. Urmează matematicile și materia profilului, bazele navigației. Cred că o să terminăm cu bine și sperăm ca toți să fim integraliști la finele semestrului*”.



Examenul studenților de anul al II-lea la disciplina mecanica și mecanica fluidelor.



Instantaneu din timpul examenului studenților de anul I la disciplina geometrie descriptivă și desen tehnic.

Cum au apreciat profesorii modul în care s-au descurcat studenții în sesiune, am aflat de la șeful de lucrări dr. ing. Marian Ilincuț, profesor de geometrie descriptivă și desen tehnic: „*În general s-au descurcat de la bine la foarte bine. Ei s-au preocupat să aprofundeze noțiunile de curs și seminar și am observat că pe parcursul semestrului și-au îmbunătățit aceste noțiuni. Au venit și cu noutăți și chiar cu întrebări de baraj. Partea mai dificilă este că unii în liceu nu au făcut această materie. Nu pot spune că am luat-o chiar de la zero, dar s-au descurcat și au nevoie de această materie în continuare la materiile din anii superiori*”.



Examenul oral la disciplina mecanica și mecanica fluidelor susținut de studenta Ștefana Farcaș, din anul al II-lea.

Dacă marea majoritate a universităților din țară au optat pentru un sistem de evaluare, la sfârșit de semestru, pe baza testelor grilă, la Academia Navală „Mircea cel Bătrân” evaluarea este continuă, iar la final examenele sunt scrise și orale. Studentul Leonard Jianu: „*A fost destul de greu la început, dar mi-am adus aminte de ce am învățat pe parcursul anului. Am învățat foarte mult și înainte de examen și pe parcursul întregului semestru, am avut zile nedormite, dar a meritat, iar rezultatul va fi pe măsura efortului depus*”.

Nota finală a fiecărui examen se calculează conform programei analitice. Studentul primește o notă profesională în timpul semestrului, o notă la examenul din sesiune, iar media dintre cele două reprezintă nota finală. Astfel, pentru studenții academiei, sesiunea este o altă modalitate de evaluare, de data aceasta finală, prin susținerea examenelor scrise și orale, dar și a lucrului la hartă.

Standarde înalte la Școala Militară de Maiștri Militari de Marină „Amiral Ion Murgescu”

Sesiunea de iarnă a confirmat „nuanțarea” calitativă și obiectivele ambițioase ale procesului de învățământ din școală

Text: **Bogdan DINU**
Foto: **Cristian VLĂSCLEANU**

Într-un decor hibernal, în care zăpada, viscolul și gerul ajunseseră și la malul mării, din 23 ianuarie, la Școala Militară de Maiștri Militari a Forțelor Navale „Amiral Ion Murgescu” din Constanța s-a desfășurat sesiunea de examene pentru elevii anului I și II de studiu. Timp de o săptămână, până pe 28 ianuarie, cei 40 de elevi din anul I, printre care se află și patru fete, au susținut examene teoretice, atât orale cât și scrise, la două dintre disciplinele pe care le-au studiat în primele luni de când au pășit pe poarta instituției militare de învățământ. Pentru cine asistă la examenele celor din primul an este vizibilă emoția elevilor abia

Elevii din anul II, deși au început sesiunea odată cu colegii lor mai mici, au terminat-o după două săptămâni, adică pe 3 februarie. Cei 38 de elevi au de susținut atât examene orale cât și probe practice. La cabinetul Arme sub Apă i-am surprins pe elevii de anul II în timpul examenului de la mine marine cu locotenent-comandorul Bogdan Aur, instructor superior la catedra Navigație și Arme Marine. Mentalitatea și maturitatea elevilor, dorința de a obține note cât mai bune este evidentă, mai ales că susțineau și examene practice spre deosebire de colegii lor mai mici. „*Este o diferență majoră, la un examen practic nu poți învăța mecanic, trebuie să cunoști exact cum funcționează fiecare element sau dispozitiv, este ceva în plus dar nu ne pune probleme. Încă mai sunt*

elevii din anul II sunt pregătiți din punctul nostru de vedere al specialităților din care fac parte și nu dorim decât să-și însușească cât mai bine noțiunile predate. După sesiunea de examene a urmat și vacanța, care în armată se numește permisie. Aici însă prin regulamentul de ordine interioară al școlii ea s-a acordat diferențiat pentru fiecare elev în funcție de media obținută la examene și deși toți au beneficiat de cele cinci zile regulamentare cei cu medii bune și foarte bune au putut să beneficieze și de zilele suplimentare de la sfârșitul săptămânii. În încheiere vă prezentăm și punctul de vedere al comandantului școlii în legătură cu sesiunea de iarnă și cu standardele pe care și le-a impus instituția în general: „În ultimii ani noi am încercat să „strângem



Examen al elevilor de anul I la disciplina Electrotehnică și materiale electrotehnice.

obișnuți cu rigoarea vieții militare și prima sesiune de examene. „*Examenele au fost destul de dificile deoarece nu eram obișnuiți cu rigoarea și disciplina militară dar pe parcurs ne-am acomodat și am încercat să dăm tot ce putem. Am învățat și sper să iau examenele cu note mari*”, ne-a declarat Mădălina Manole, elev în anul I care susținea examenul la disciplina electrotehnică și materiale electrotehnice. Informații confirmate și de locotenent-comandorul Valentin Nae, instructor șef la catedra Electronică și informatică: „*Elevii s-au prezentat bine anul acesta. Aș vrea să spun foarte bine dar, datorită faptului că ei vin din viața civilă unde au fost învățați cu un alt stil, la noi în școală este puțin diferit, stilul este mai alert, sunt mai multe cursuri și în fiecare an elevii întâmpină unele greutăți în a se adapta de la viața civilă la rigorile vieții cazone, dar pe parcurs s-au adaptat stilului nostru de predare*”.

emoții dar trecem peste ele, nu mai suntem ca la început” ne-a mărturisit elevul sergent Paul Cristoiu. Spre deosebire de colegii lor de la instituții militare de învățământ civile elevii sunt conștienți că, deși sesiunea de examene în sine este comparabilă, aici examenele sunt totuși mai grele și toleranța mai mică deoarece se studiază echipamente și dispozitive care, dacă nu sunt studiate și manipulate corect pot duce chiar la pierderea vieții. „*Trebuie să studiem funcționarea minelor deoarece la navă ne poate pune în pericol viața, dar în general, le stăpânim destul de bine. În plus, noi învățăm pe toată perioada semestrului, în fiecare seară avem studiu individual și atunci ajungem să stăpânim foarte bine ceea ce trebuie să știm la examen*”, am aflat și de la elevul caporal Bogdan Bodorin. La examen asista și căpitan-comandorul Cristian Croitoru, șeful catedrei Navigație și Arme Marine: „*Din perspectiva catedrei pe care o conduc consider că*

șurubul” și să îi facem pe elevi să înțeleagă că nu este obligatoriu ca toți să termine școala. Încercăm astfel să dăm o altă nuanță învățământului și să creștem calitatea acestuia pentru că în Forțele Navale avem nevoie de oameni bine instruiți. Probabil că o parte dintre elevi nu au luat în serios ceea ce le-am spus la începutul anului și dovadă sunt și rezultatele pe care le-au obținut la această sesiune. Am avut și restanțieri dar am avut și rezultate foarte bune, sunt clase cu media peste 8,30, avem peste un sfert din elevii de anul II care au media peste 9 ceea ce a dus și la un „excedent” la permisii, în sensul că le-am adăugat la cele cinci zile de bază încă patru. În concluzie, a fost o sesiune normală, noi zicem că am revenit la acea normalitate pe care ne-o dorim și sperăm ca și elevii să fi înțeles din această sesiune sau, cum ne place să spunem, din aceste „lecții identificate și învățate”, că nu este de joacă”.

Laborator modern de navigație

Asistent univ. cpt. ing. **Gabriel CREȚU**

La începutul anului 2012, la Academia Navală „Mircea cel Bătrân”, în cadrul Departamentului de Științe Nautice a fost inaugurat Laboratorul de echipamente electrice de navigație. Rolul acestuia este de a familiariza studenții Academiei Navale cu funcționarea echipamentelor de navigație și de a demonstra interacțiunea acestora. Studenții vor utiliza laboratorul în cadrul disciplinelor Aparate Electrice de Navigație și Navigație Integrată. Capacitatea laboratorului permite instruirea simultană a unui număr de 16 studenți.

Laboratorul are în componere un compas giroscopic, un compas magnetic, un pilot automat ce comandă o secțiune electrohidraulică de acționare a cârmei (mașina de cârmă) și un echipament de înregistrare a datelor.

Compasul giroscopic pendular este compus din: girocompasul propriu-zis, unitate de control, repetitor giro de relevare cu alidada, repetitor digital de drum, înregistrator de drum și o imprimantă matriceală.

Echipamentul este dispus pe o platformă mobilă dispusă în jurul unei axe verticale, care permite o rotație de aproximativ 180° (90° în ambele borduri). Acest lucru permite simularea girației navei. Acest compas este principala sursă de semnal de direcție pentru pilotul automat, furnizând acestuia un semnal digital NMEA 0183. Prin intermediul alidadei dispuse pe repetitorul giro, se pot determina relevmente giro la reperele dispuse în planul orizontului sau la aștrii.

La pornire, unitatea de control a girocompasului va primi un semnal de direcție de referință de la GPS Compas prin intermediul echipamentului de înregistrare a datelor. Același GPS Compas furnizează semnalele de viteză și latitudine pentru corecția erorii de viteză.

Compasul magnetic are în componere cutia compasului, sistemul de urmărire a rozei compasului, convertorul pentru semnal digital și un repetitor digital de drum.

În cutia compasului există un sistem de urmărire automată a rozei compasului care are rolul de a transforma mișcarea mecanică a rozei în semnal digital. În acest mod,



compasul magnetic va furniza semnal de direcție pentru pilotul automat în situația în care utilizatorul dorește acest lucru sau girocompasul se defectează.

Prin intermediul alidadei fixate pe repetitorul compasului magnetic se pot determina relevmente compas la reperele dispuse în planul orizontului sau la aștrii, la fel cum se întâmplă la bordul unei nave.

Pilotul automat poate funcționa în modurile automat, manual și neurmărire. Utilizând semnalele de direcție transmise de la compasul giroscopic sau de la compasul magnetic, pilotul automat va comanda secțiunea electrohidraulică de acționare a cârmei. Secțiunea electrohidraulică de acționare a cârmei poate fi comandată de pe puntea de comandă prin intermediul pilotului automat, local prin intermediul acționării mecanice a electrovalvulelor de sens sau prin intermediul timonei de rezervă, în caz de avarie. Unghiul de cârmă este măsurat cu ajutorul unui traductor de reacție care va transmite această valoare la pilotul automat.

Echipamentul de înregistrare a datelor, înregistrează și stochează situația de navigație (poziție, adâncime, parametri de mișcare, comenzile care se dau pe puntea de comandă, țintele și parametri de mișcare ai acestora determinate de radarul de navigație), afișează pe un ecran situația de navigație prin intermediul unui program pentru prezentarea facilităților echipamentului și interconectează insta-

lațiile din Laboratorul de echipamente de navigație cu alte echipamente de navigație dispuse în alte laboratoare. Concepția și viziunea actuală a Departamentului de Științe Nautice este de a pune în evidență capabilitățile oricărui echipament electric de navigație în laboratoarele specializate ale departamentului.

În acest context, realizarea propriuzisă a Laboratorului de echipamente electrice de navigație a avut în vedere introducerea studenților în domeniu și mai ales utilizarea de către aceștia a echipamentelor în toate modurile posibile. Dispunerea pe platforme mobile a girocompasului și compasului va permite simularea girației navei și implicit simularea abaterii navei de la drum. Interconectarea pilotului automat cu elementele de determinare a direcției și cu secțiunea electrohidraulică de acționare a cârmei, permite autopilotului să funcționeze în toate cele trei regimuri și mai ales vizualizarea comenzilor pe care le execută cârma. Nu în ultimul rând echipamentul de înregistrare a datelor permite interconectarea echipamentelor de navigație, înregistrarea parametrilor de mișcare și prezentarea către studenți a întregii situații de navigație, pe baza căreia aceștia pot exersa, interpreta și mai ales decide pentru o bună pregătire de specialitate.

Laboratorul de echipamente electrice de navigație este o un element inedit în baza materială a Academiei Navale. ■

MASTERNAV

Aspirant **Diana CUCOȘEL**

Sesiunea de comunicări științifice a studenților masteranzi MASTERNAV este una dintre cele trei manifestări științifice organizate de Academia Navală „Mircea cel Bătrân”. Anul acesta, a doua ediție a MASTERNAV a avut loc între 27 și 29 februarie. Lucrările sesiunii științifice au fost organizate pe trei secțiuni: Științe Nautice, Sisteme Electromecanice Navale și Inginerie și Management Naval și Portuar. În cadrul sesiunii s-au prezentat aproximativ 70 de teze ale studenților masteranzi din Academia Navală și Universitatea Maritimă Constanța.

La fiecare dintre cele trei secțiuni s-au premiat cu diplome de excelență cele mai bune patru lucrări. Mai mult de atât, domnul căpitan-comandor dr. Ing. Alecu Toma, membru al comitetului de organizare, ne-a spus că „Birourile secțiunilor au selectat cele mai bine scrise și documentate lucrări pentru a le publica în buletinul științific al Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”. Sperăm că astfel vom reuși să îi răsplătim pe cei care au muncit mai mult și să îi motivăm pe ceilalți”.

Întrebat fiind dacă este mulțumit de felul în care a decurs sesiunea de comunicări domnul căpitan-comandor a declarat următoarele „Personal consider că studen-



ții au manifestat interes și seriozitate. Am fost plăcut surprins să constat că studenții au ridicat probleme interesante și au avut discuții aprinse pe marginea lor. Acest lucru se datorează faptului că participanții se află la ciclul 2 al învățământului superior și au dat dovadă că au acumulat experiență în câmpul muncii revenind cu subiecte de interes care au atras atenția cadrelor didactice”.

Este interesant de urmărit dacă această manifestare va avea vreo finalitate, în acest sens se are în vedere propunerea unora dintre teme pentru un studiu mai aprofundat.

„La finalul sesiunii științifice am constatat o creștere a interesului studenților mas-

teranzi și în același timp o creștere a nivelului calitativ științific al lucrărilor acestora. Pe viitor sperăm să atragem cât mai mulți participanți, să dezvoltăm în continuare MASTERNAV-ul și să îl transformăm treptat într-o manifestare științifică de amploare, care să aibă chiar și participare internațională.”

Următorul eveniment din această categorie care va avea loc la Academia Navală „Mircea cel Bătrân” va fi CADET-NAV. Aceasta va fi sesiunea de comunicări științifice a studenților care, anul acesta va ajunge la a 34-a ediție. Până acum s-au înscris la această manifestare peste 10 universități din țară și înscrierile sunt deschise în continuare. Evenimentul va avea loc între 30 mai și 1 iunie a.c. ■

CERCUL DE MATELOTAJ

Profesor **Irina PAVEL**
Colegiul Tehnic de Marină
„Alexandru Ioan Cuza”
Președinte al Subfilialei
„Eugeniu Botez”, Liga Navală
Română, Filiala Constanța

O zi de iarnă pe sfârșite. Mă întâlnesc cu elevii mei la Școala Militară de Maiștri Militari „Amiral Ion Murgescu”.

După vizitarea Bricului „Mircea” și a fregatei *Regele Ferdinand*, în proiectul „Vreau să fiu marinar!”, din cadrul parteneriatului dintre Colegiul Tehnic de Marină „Alexandru Ioan Cuza” și Liga Navală Română, filiala Constanța, drumul nostru pentru cunoașterea tradițiilor marinărești și a profesior de marină trece pe la Școala Militară de Maiștri Militari „Amiral Ion Murgescu”. Demarăm un Cerc de Matelotaj.

Ajungem la Școala Militară de Maiștri, unde domnul maestru Viorel Marcu ne invită să vizităm o sală cu echipamente de salvare pe mare, muzeul și cabinetul de matelotaj. Pe lângă exponatele de specialitate, ne încântă navele, confecționate de către domnii maiștri militari din împletituri de saulă, dovezi de pasiune și talent, dublate de multe ore de muncă. Impresi-



onați, elevii ascultă explicațiile în liniște. E o dovadă că specialiștii i-au convins de frumusețea meseriei de marinar.

În Cabinetul de Marinărie, domnul maestru descrie utilitatea nodurilor marinărești, apoi elevii trec la treabă. Încerc și eu o jumătate de ochi, o jumătate de nod. În sală e liniște, ochii adolescenților privesc curioși mișcarea sigură a mâinilor dibace, ce au mănuit saule și parâme de atâtea ori încât fac să pară totul atât de simplu. Pare numai. Reușim să facem jumătate de nod, apoi jumătate de ochi, apoi nod dublu. Domnul maestru le cere să arate ce au lucrat. Elevii sunt încântați. Măinile experimentate execută grațios și precis

un nod de scondru, apoi nodul foarfecă, nodul de scotă, nodul „trei cazici”. Acum încercăm noi. Încercăm, dar nu seamănă. Trec două ore fără să ne dăm seama. Mă uit la acești adolescenți, care au nevoie de modele. Lucrează cu plăcere, ascultă atenți indicațiile, cei mai mari sunt mai siguri pe ei. Cursul se încheie, stabilim următoarea întâlnire. Câțiva elevi îmi spun că vor să devină maiștri militari. Fiecare cursant primește o bucată de saulă pentru a exersa acasă. Îi întreb dacă le-a plăcut, îmi răspund entuziasmați. În fața clădirii ne despărțim, îi conduc cu privirea pe elevii mei, generația viitoare de marinari. ■

Stagii de practică la bordul navelor militare Viitorii comandanți de nave

Text: **Olivia BUCIOACĂ**
Foto: **Cristian VLĂSCLEANU**

La Școala de Aplicație a Forțelor Navale „Viceamiral Constantin Bălescu” din Mangalia s-a desfășurat în acest an de învățământ, între 1 septembrie 2011 și 1 martie 2012, cursul de bază pentru ofițerii de marină. Cursul este structurat atât pe o pregătire teoretică a tinerilor aspiranți prin care se definitivează pregătirea lor din Academia Navală, dar și dezvoltarea și formarea deprinderilor practice pentru îndeplinirea atribuțiilor primei funcții din cariera militară, care reprezintă aproximativ 70% din cursul de bază.

Revenind la partea practică, trebuie să spunem că aspiranții au efectuat un stagiul la bordul navelor toamna trecută, între 12 și 23 septembrie 2011, când au participat la misiuni de antrenament cu navele din Forțele Navale pentru a se acomoda cu misiunile, viața pe mare și cu funcțiile pe care vor fi repartizați în luna martie a acestui an.

„Regina Maria” și aspiranții

Începând cu data de 16 ianuarie și până pe 10 februarie, cei

54 de aspiranți, 37 punțiști și 17 electromecanici s-au aflat în stagiul de practică la bordul navelor militare din Porturile Tulcea, Brăila, Constanța și Mangalia, locul unde își vor definitiva pregătirea lor pentru prima funcție. Dintre aceștia, șase aspiranți care au fost în stagiul de practică la Flotila de Fregate au avut oportunitatea, să iasă pe mare, ambarcați la bordul fregatei *Regina Maria* pentru a participa la exerciții navale în comun cu crucișătorul american *Vella Gulf*.

Cum a fost această experiență la bordul uneia din cele mai bune nave ale Forțelor Navale la un exercițiu bilateral cu o navă a Marinei Mili-

Aspirantul Dan Crețu în stagiul de practică la fregata *Regina Maria* pe timpul ieșirii pe mare cu nava *USS Vella Gulf*.



tare a Statelor Unite, am aflat chiar de la aspiranți. Aspirantul Vlad Orhean: „A fost benefică pentru mine și pentru colegii mei. Se pune foarte mult accentul pe exerciții, practică, pentru a ne îndeplini obiectivele de instruire. De asemenea, rolul meu fiind mecanic este să-mi îndeplinesc îndatoririle ca ofițer de cart sub punte. Trebuie să avem grijă la alarmele care apar, adică defecțiuni, să stabilim urgențele, să reparăm tot ce este necesar în timp util ca să avem în continuare capacitățile de luptă ale navei.” Pentru aspirantul Florin Crăițoiu a fost o experiență inedită având în vedere exercițiile în comun cu partenerul american, crucișătorul *Vella Gulf*, și faptul că nu mai sunt studenți, sunt aspiranți pregătiți pentru a încadra prima funcție. „A fost interesant. Noi am învățat de la ceilalți cât am putut și cât au putut și ei să ne explice, având în vedere că fiecare a avut rolul lui și trebuia să se ocupe în special de ceea ce avea de făcut”.

Nu este primul stagiul de practică la bordul navelor, dar faptul că nu mai sunt studenți, iar în scurt timp vor



Aspirantul Vlad Orhean pe puntea de comandă a fregatei *Regina Maria*.



Aspirantul Vlad Orhean în punctul de comandă mașini de pe fregata *Regina Maria* pe timpul desfășurării exercițiilor în comun cu nava *USS Vella Gulf*.



Instantaneu de pe puntea de comandă a fregatei *Regina Maria* pe timpul desfășurării exercițiilor în comun cu nava *USS Vella Gulf*. Căpitan-comandorul Marian Ciobotaru, comandantul secund al fregatei *Regina Maria*, explicând aspiranților cum funcționează tehnica.

încadra prima funcție îi determină să fie mai responsabili, mai curioși și mai dornici de a învăța. Aspirantul Florin Crăițoiu: „Nu este prima ieșire pe mare. Am mai avut în anul II de academie ieșire cu Bricul «Mircea», în anul IV cu fregata «Mărășești», în septembrie 2011 din nou cu «Mărășești», iar acum cu fregata «Regina Maria». Având în vedere și statutul pe care îl avem acum și gândindu-ne la ce ne așteaptă ne-am implicat mai mult în ce avem de învățat.

Este a patra ieșire pe mare pentru aspirantul Vlad Orhean. Pe timpul academiei navale și în stagiul de practică din septembrie anul trecut a avut posibilitatea să iasă pe mare la bordul dragoarelor maritime și fregatei *Regele Ferdinand*, însă diferența nu o fac nici navele și nici oamenii,

pentru că munca este aceeași. „Indiferent de navele la care suntem, accentul se pune pe tehnică, dacă funcționează agregatele, instalațiile, motoarele, turbinele, tot ce ține de partea mecanică... cum se sune merge mașina, merge marina. Având în vedere că oamenii bordului sunt oameni pregătiți, indiferent de navă, eu spun că este bine oriunde suntem și oriunde punem osul la treabă acolo se cunoaște munca noastră”, a precizat aspirantul Vlad Orhean.

Viața pe mare nu este ușoară, mai ales pe o mare de gradul 5, iar unii dintre aspiranți au simțit-o pe pielea lor, încercați de răul de mare. Aspirantul Florin Crăițoiu „Da, am simțit puțin răul de mare. Marea a fost destul de agitată, dar nu mă aș-

teptam având în vedere că am mai avut și ieșirile trecute”.

Pe parcursul stagiului de practică, aspiranții trebuie să pregătească și un proiect de curs, în funcție de care au primit și repartitia la nave. Aspirantul Vlad Orhean pregătește un proiect despre fregatele T 22, iar faptul că a fost repartizat la fregata *Regina Maria* l-a ajutat foarte mult: „Pregătim într-adevăr un proiect pentru finalizarea cursului de bază. Merge foarte bine, tocmai de aceea am venit aici la navă. Am un proiect foarte frumos despre fregata tip 22 și mă ajută foarte mult fiind aici la bord să-mi îndeplinesc sarcinile pe care le-am primit pentru acest proiect”.

În ceea ce privește activitățile desfășurate de aspiranți atât la bordul navei, cât și pe timpul ieșirii pe mare, acestea au fost apreciate pozitiv chiar de comandantul fregatei *Regina Maria*, comandorul Valentin Iacoblev: „Am remarcat faptul că sunt curioși, au fost tot timpul aproape de locurile fierbinți, doritori să cunoască cât mai mult, ceea ce îmi permite să concluzionez că Marina va fi pe mâini bune în continuare”.

Pentru aspiranți, acesta a fost doar începutul. Cursul de bază pentru ofițeri s-a finalizat la sfârșitul lunii februarie, când tinerii ofițeri au susținut examene teoretice și practice, precum și proiectul de curs pe care l-au pregătit în timpul stagiului de practică la nave.

Pe data de 1 martie a avut loc repartitia pe funcții, iar începând cu 5 martie, aspiranții s-au prezentat la unități.

140 de ani de învățământ românesc de marină – file de istorie –



Dr. Mariana PĂVĂLOIU
Academia Navală „Mircea cel Bătrân”

„...istoria, după Biblie, trebuie să fie, și a fost totdeauna, cartea de căpetenie a popoarelor și a fiecărui om îndeosebi; pentru că fiecare stare, fiecare profesie află în ea reguli de purtare, sfat la îndoirile sale, învățatură la neștiința sa, îndemn la slavă și la faptă bună”.

Mihail Kogălniceanu

Anul acesta, Școlile Marinei - Academia Navală „Mircea cel Bătrân”, Școala Militară de Maiștri de Marină „Viceamiral Ion Murgescu” și Școala de Aplicație „Viceamiral Constantin Bălescu” - se află sub semnul aniversării a patrusprezece decenii. La 17 noiembrie 1872, s-a publicat în „Monitorul Oastei” (nr. 242 din 5/17 noiembrie, p.1373) Decizia ministerială nr. 15. Prin ea s-a dispus constituirea, la Galați, a primei instituții de învățământ a Marinei Militare – Școala Flotilei. În fruntea ei s-a aflat însuși comandantul Corpului Flotilei, maiorul de marină Anton Barbieri, iar dascalii au fost aleși dintre ofițerii de marină cu experiență. Pe parcursul a doi ani de școlarizare, au fost pregătiți ofițeri și subofițeri. În prealabil, se făcea o selecție exigentă a candidaților care,

mai apoi, susțineau examenul de admitere. Articolul IV al „Regulamentului de funcționare” stipula că în școală aveau să fie admiși cei mai merituosi tineri (ofițeri și subofițeri, cu vârsta până la 30 de ani, proveniți din alte arme). Procesul de pregătire cuprindea două perioade distincte (complementare, de altfel): teoretică (cuprinsă între 15 noiembrie și 1 aprilie) și practică (cuprinsă între 15 aprilie și 15 septembrie), etapă ce se desfășura la bordul navelor militare.

Acesta a fost începutul, unul așteptat mai bine de un deceniu – la

22 octombrie 1860, Vodă Cuza decreta-se Unirea Flotilelor și pentru bastimentele sale, prezente și viitoare, erau necesare cadre militare de marină. Dacă pentru învățământul superior românesc au fost înființate cele două universități – la Iași, mai apoi la București – pentru învățământul militar, în prima parte, a fost adoptată trimiterea la școlile de profil din străinătate, fiind agreată, mai ales, Franța. Primul tânăr român trimis la Școala Navală din Brest, a fost Nicolae Dimitrescu-Maică (1846-1902). În urma unui examen riguros susținut



în țară, în septembrie 1863, a plecat la Brest, unde, timp de doi ani, a urmat cursurile Școlii Navale. După avansarea sa în grad de ofițer, sublocotenentului de marină N.Dimitrescu-Maică i s-a prelungit cu încă doi ani șederea în Franta, pentru a urma specializarea pe nava *Jeanne d'Arc*. Slt.N.Dimitrescu-Maică i-a urmat la studii, în Franța, Ioan Murgescu (1846-1913). Cei doi ofițeri s-au dovedit buni comandanți, profesioniști, carierele lor militare fiind, la pace și război, exemple demne de urmat.

Sub conducerea celor doi, succesivă, Corpul Flotilei, devenit după 1881, Corpul Flotilei Regale, avea să cunoască o evoluție spectaculoasă, revenirea firească a Dobrogei (1878) la România, cu cei peste 240 km de litoral, fiind unul dintre factorii fundamentali ai acestui proces.

Desigur că, implicit, și nevoia de cadre militare de marină a crescut. După un deceniu de la înființarea sa, prima școală de marină autohtonă a fost desființată. În toamna anului 1881, în urma Înaltului Decret nr.2408 din 3 octombrie, s-a înființat, tot la Galați, Școala Copiilor de Marină. Se ceruse înființarea acestei școli de către ministrul de Război, generalul George Slăniceanu, încă din vara anului 1880, ținând cont de nece-

sitățile momentului. Prin circulara dată, ministrul cerea pentru școala ce, inițial, trebuia să funcționeze la Constanța, cu deosebire fii de militari, în vârstă de 10-12 ani. În circulară, ministrul sublinia că: „...prefer copiii soldaților de linie, dorobanților sau călăreților, care ar fi rămas orfani din campania din urmă (1877 – 1878) și în acest scop vă rog să faceți investigațiile necesare”.

În primul Regulament al Școlii Copiilor de Marină au fost precizate condițiile de admitere, disciplinele de studii și alte cerințe ale vieții interne. După cum am arătat, candidații trebuiau să fie fii de militari, decedați sau activi. Dacă nu se ocupau locurile, atunci erau acceptați și copii din alte categorii sociale.

Școala și-a deschis porțile în ziua de 31 ianuarie 1882, pentru un număr de 20 de elevi. Cursurile sale erau echivalente cu cele ale învățământului secundar din țară și cu cele ale învățământului militar similar din țările dezvoltate ale Europei.

Aici s-au predat discipline de cultură generală (limba română, aritmetică, istorie, geografie și cosmografie, noțiuni de geometrie și trigonometrie, noțiuni de fizică și chimia, limba italiană, religia s.a.); discipline cu profil marinăresc

(nomenclatura, teorii și exerciții asupra tunurilor, pânzelor, armelor portative, codul internațional de semnale, armarea bastimentelor, serviciul de gardă, serviciul interior, noțiuni de mecanică și conducerea mașinilor, exerciții corporale – înot, gimnastică, scrimă ș.a.).

În vară, elevii anului întâi au fost ambarcați pe canoniera *Fulgerul*, în vederea însușirii deprinderilor practice.

La 12 august, în portul Galați, cei douăzeci de elevi, alături de profesorii lor și cadrele Corpului Flotilei Regale, au întâmpinat nava-școală *Mircea*. Peste ani, unul dintre foștii elevi ai Școlii Copiilor de Marină, comandorul Eugeniu Botez (scriitorul Jean Bart), nota : „A fost un simbol. O afirmare a suveranității noastre pe apă – «Mircea» era România”.

Tot despre bric, un alt fost elev scria: „Îmbarcarea pe «Mircea» era evenimentul cel mai așteptat de elevii școlii marine. Din momentul ce puneai piciorul pe puntea bricului se chema că ai primit confirmarea că faci parte din tagma marinărească”. (Comandor Nicolae Ionescu-Johnson – „Însemnările unui marinar”). Nava și școala i-au unit pe elevi, le-au insuflat dragostea față de marinărie. Așa se face că mulți dintre absolvenți, după ce și-au continuat studiile în liceele militare, s-au întors la marină. În afară de cei doi citați mai sus, aș mai aminti numai pe viceamiralul Mihail Gavrilescu și pe viceamiralul Constantin Niculescu-Rizea.

Odată cu afirmarea marinei ca armă, s-au afirmat și școlile sale, care au dat cadre apte serviciului la nave militare și civile, fluviale și maritime.

În acest prim episod, am ținut să creionăm începuturile învățământului militar românesc de marină, legate de portul dunărean Galați.

Către sfârșitul veacului al XIX-lea, centrul de greutate al Marinei Militare și, implicit, al școlilor sale, avea să se mute la Constanța, practica elevilor efectuându-se pe Marea Neagră, în primul rând, și care avea să devină „marea noastră cea de toate zilele”.



Crucișătorul „Elisabeta” – prima navă de luptă românească într-un teatru de operații european

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

În vara anului 1912, coaliția balcanică alcătuită din Serbia, Bulgaria, Grecia și Muntenegru a atacat Imperiul otoman, declanșând astfel, la 5/18 octombrie 1912, primul război balcanic. Întrucât trupele bulgare au amenințat Constantinopolul, Anglia, Franța, Austro-Ungaria, Germania, Spania, Italia, Olanda, Rusia și S.U.A. au trimis nave de război în Bosfor pentru apărarea legațiilor diplomatice, a reprezentanților comerciali și a propriilor cetățeni aflați în Turcia.

Pentru protecția propriilor interese și a conaționalilor, la propunerea ministrului de Război, generalul Constantin Hârjeu, România a trimis în zonă crucișătorul *Elisabeta*. Mobilizat și complet armat, crucișătorul comandat de căpitan-comandorul Nicolae Negru, având un echipaj format din 14 ofițeri și 223 grade inferioare, s-a alăturat flotei internaționale la 31 octombrie 1912. Această flotă interaliată urma să debarce trupe pentru a forma un cordon în jurul Constantinopolului cu misiunea ca, sub protecția puternicei artilerii de pe aceste adevărate cetăți plutitoare, să oprească orice agresiune asupra fostei capitale otomane.

Cu prova spre Bosfor

La 30 octombrie, 03.00 p.m., nava a plecat la Constantinopol pe un timp frumos. Peste noapte însă s-a ridicat un vânt puternic de la Sud și valuri mari, care făceau ca nava să tangheze mult și să îmbarce apă pe punte; la prova s-au produs și câteva mici avarii. Pe 31 octombrie, la ora 10.00, crucișătorul se găsea la intrarea în strâmtoarea Bosfor; la 11.00 s-a îmbarcat pilotul și s-a continuat drumul prin strâmtoare;

la 12.00, nava a ancorat la Constantinopol vis-à-vis de Top-Hane în prova navei „Tophane”, având pupa legată la geamandură, fără să execute salutul cu tunul. În radă staționau deja vasele de război străine *Léon Gambetta* purtând pavilion de contraamiral, *Victor Hugo* și staționarul *Jeanne-Blanche* (Franța); *Hampshire* și un staționar (Anglia); *Aspern*, *Admiral Spaun* și staționarul *Taurus* (Austria); *Vineta* și staționarul *Lorelei* (Germania); *Emanuele Filiberto* și *Coatit* (Italia); *Rostislav*, *Kagul* și staționarul *Colchide* (Rusia); *Gerderland* (Olanda); staționarul *Scorpion* (S.U.A.) și un yacht cu zbuturi (Turcia).

Imediat după sosire s-au primit complimentele tuturor vaselor. În trecerea prin Bosfor au fost identificate mai multe nave turcești la ancoră la Büyükdere.

La 1 noiembrie, comandantul crucișătorului, căpitan-comandorul Nicolae Negru, s-a deplasat să-l salute de sosire pe amiralul francez Louis Dartige du Fournet. Vizita a durat mai mult timp, amiralul dându-i verbal toate explicațiile asupra măsurilor de debarcare și apărare a orașului care fuseseră anunțate în două conferințe anterioare ținute cu comandanții navelor străine, înaintea sosirii crucișătorului *Elisabeta*.

La 2 noiembrie au fost primite de la nava-amiral instrucțiuni precise, iar în urmă comandantul crucișătorului, în înțelegere cu Nicolae Mișu, ministrul României, a dispus să se furnizeze trei gărzi, care în orice moment să fie gata de debarcare: prima gardă de 15 oameni, un caporal, un sergent și un om de serviciu, sub comanda sublocotenentului Preda Fundățeanu pentru apărarea legației; a doua gardă de 3 oameni, un caporal, un sergent și un om de serviciu sub comanda sublocotenentului Emil Geles pentru apărarea consulatului și a treia gardă, compusă

din 100 oameni sub comanda căpitanului Ștefan Popescu, având ca ofițeri pe locotenentii Constantin Măicănescu și Alexandru Gheorghiu, sublocotenentul Virgil Dragalina și locotenentul medic dr. Lucian Cornea, pentru a apăra sectorul arătat pe plan, între austrieci și englezi.

Tot în dimineața zilei de 2 noiembrie, ofițerii care făceau parte din compania de debarcare s-au deplasat la uscat pentru a recunoaște regiunea destinată pentru apărare detașamentului românesc. În aceeași zi au sosit în radă crucișătorul spaniol *Reine Regente* și crucișătorul cuirasat german *Goeben*.

La 3 noiembrie, comandantul crucișătorului a fost invitat la dejun de amiralul francez. La 4 noiembrie, după masă, comandanții navelor au fost invitați la bordul navei *Léon Gambetta*, unde a avut loc o consfătuire în prezența amiralului german.

La ora 20.00 s-a primit o circulară a amiralului francez du Fournet în care se preciza că după toate probabilitățile se vor debarca trupele spre ziua.

Debarcarea

În dimineața zilei de 5 noiembrie, la ora 04.55, s-a făcut semnalul convenit pentru debarcare (foc bengal alb-roșu-alb). Detașamentul crucișătorului a executat debarcarea, iar cele trei grupuri s-au deplasat respectiv la Legație, Consulat și Agenția Serviciului Maritim Român (S.M.R.).

În memoriile sale, publicate printr-un salutar demers editorial de Editura Militară în anul 2011, sub titlul „Escadrila de Nistru”, comandorul Virgil Alexandru Dragalina povestește: „În acea noapte, înainte de revărsatul zorilor, s-au văzut rachete pe cer lansate de la bordul cuirasatului «Henri IV», semnalul de



Compania marinarilor de pe crucișătorul *Elisabeta*, debarcată la Constantinopol în noiembrie 1912.



Elisabeta cu vele (Colecția Cristian Crăciunoiu)

debarcare. Imediat au pornit de la toate navele de război puzderie de șalupe ce trăgeau la remorcă bărci și barcaze, încărcate cu infanterie de marină. Numai noi nu aveam nicio șalupă, așa că debarcarea s-a executat cu două bărci și o balenieră, duse la rame (sic!). În consecință, s-au făcut mai multe transporturi du-te-vino și foarte încete, așa că debarcarea companiei noastre a durat mult timp. Pe lângă aceasta, mai era și un alt neajuns: marinarii veniți de la Țiglina văzuseră pentru prima dată

marea la Constanța, cu patru zile în urmă, iar acum puneau pentru prima dată piciorul într-o barcă și încă noaptea. De bine, de rău, debarcarea pe cheul Galatei s-a terminat fără niciun accident, iar când soarele se înălța deasupra minaretelor, căpitanul Ștefan Popescu a trecut compania în revistă. [...] În cele din urmă am ajuns la liceul grecesc din Kazim-Pașa; acolo ne-am instalat, punând santinele la porți, așteptând să primim ordinul de a ocupa linia de rezistență”.

Locotenent-comandorul Constantin Miclescu, secundul navei, a fost numit comandantul întregii expediții, fiind delegat cu „debarcarea, instalarea și continua inspectare a celor trei detașamente trimise la uscat. „Mi-a executat ordinele cu cea mai mare exactitate și ordine – subliniază căpitan-comandorul Negru în Foaia calificativă pe 1912 – făcând ca trupele României în Constantinopol să fie la înălțimea tuturor celorlalte trupe internaționale. A îngrijit mult și bine de hrana, îmbrăcăminte și igiena oamenilor, niciun bolnav n-a fost la bord și la uscat, deși orașul era infectat de holeră”.

În aceeași zi, comandanții au fost convocați din nou la *Léon Gambetta*, unde s-a discutat asupra distribuirii diferitelor nave în lungul Bosforului. Cu această ocazie, comandantul crucișătorului i-a atras atenția amiralului asupra faptului că nu i s-a precizat încă în scris rolul detașamentului românesc. Rezultatul a fost că a doua zi s-a primit nota complementară alăturată.

Cum localul Agenției S.M.R. era prea mic ca încăpere și prea departe de sectorul de apărare, comandantul navei a solicitat P.S.S. Episcopul, șeful comunității, localul Școlii Comerciale grecești, care fusese închisă din cauza epidemiilor. Această școală care se găsea în apropierea turnului Galata și la

vreo 200 metri de sectorul destinat, a fost imediat pusă la dispoziția trupei și a ofițerilor.

În dimineața zilei de 6 noiembrie, ora 05.00, trupa și tot materialul au fost transportate la Școala grecească. Se putea comunica cu nava prin semnale Morse (de zi și de noapte) făcute de pe acoperișul casei.

Pe 7 noiembrie, la ora 18.00, ambasadorii și miniștrii plenipotențieri au fost invitați la Ministerul Afacerilor Străine turc, care le-a cerut ambasadorilor ca trupele internaționale să fie retrase. Din cauză că armistițiul dintre beligeranți nu s-a putut încheia și luptele au reînceput, trupele internaționale au rămas pe loc.

Seara a izbucnit un mare incendiu pe strada Pera, destul de aproape de cantonamentul trupelor noastre și a celor ruse. Comandantul crucișătorului, aflat la cantonamentul nostru, a dat ordin să se trimită un pichet de incendiu cu ofițer, fără arme. În același timp cu pichetul nostru a sosit și un pichet rus cu armele, care a făcut mult zgomot prin acțiunea sa, ajungând chiar la ceartă cu pompierii turci. Prin intervenția autorităților lucrurile s-au liniștit, iar prefectul Poliției a mulțumit, printr-un delegat, comandantului nostru pentru modul operativ și eficient în care trupa noastră a venit în ajutor.

În seara zilei de 13 noiembrie, la 18.00, ambasadorii s-au reîntâlnit la Ministerul Afacerilor Străine pentru a discuta chestiunea retragerii la bord a trupelor internaționale. Ca urmare, în zorii zilei de 15 noiembrie au fost retrase parte din trupe, lăsându-se la Legație și Consulat câte trei oameni și un gradat, iar la detașamentul principal 25 oameni și un ofițer.

În urma invitației Patriarhiei Constantinopolului, la 18 noiembrie toți ofițerii

bordului și 50 de marinari au luat parte la înmormântarea fostului patriarh ecumenic al Constantinopolului Ioachim al III-lea, alături de marinari ruși, care împreună cu ai noștri au format cordoanele. De la celelalte nave străine au fost prezenți numai comandanții.

La 26 noiembrie au fost retrase la bord garda de la Consulat și detașamentul principal de la Școala Elenă, rămânând numai garda de la Legație.

La 1 decembrie a fost retrasă și garda de la Legație. Cu ocazia sărbătorilor de Crăciun și a Anului Nou catolic s-a făcut schimb de felicitări cu toate navele din radă.

În urma intervenției Căpităniei portului, la 20 decembrie *Elisabeta* și-a schimbat locul, ancorând în fața cartierului „Findikli”, cu pupa la o geamandură.

Pe 21 decembrie, după prânz, la bord a avut loc o serbare, cu pom de Crăciun și cadouri pentru echipaj și ofițeri, oferite de colonia românească din Constantinopol.

An Nou în Marmara

Ofițerii bordului împreună cu colonia română și ministrul de Război Nicolae Filipescu, care se afla în Constantinopol, au fost invitați la atașatul militar, locotenent-colonelul Aristide Razu pentru Revelionul de Anul Nou.

La 16 ianuarie, ofițerii crucișătorului l-au întâmpinat la vaporul S.M.R. pe noul ministru al României, Constantin Manu, venit de la Londra, unde a fost înlocuit de Nicolae Mișu.

Pe 17 ianuarie, pe la 10.40 seara, *Elisabeta* a fost abordat cu prova în pupa babord de cargoul rusesc *Wostotchnaja-Zvezda* care, smulgându-i-se ancora, i-a provocat mai multe avarii serioase.

Pe 6 februarie, de ziua nașterii Profetului, toate vasele au fost pavoazate, iar staționarul turcesc a făcut salutări cu tunul.

La 8 martie, ministrul Lucrărilor Publice, M. Batzaria, român macedonean, a făcut o vizită la bord. Cu ocazia sărbătorilor Paștelui s-a făcut un schimb de felicitări cu celelalte vase.

La 29 martie ofițerii *Elisabetei* au fost invitați la ceai la bordul vasului olandez *Gelderland*. Duminică, 31 martie, câțiva marinari olandezi au venit la bord și s-au întreținut cu marinarii români.

La 8 aprilie, ofițerii bordului, conduși de doi ofițeri turci, au vizitat liniile fortificate de la Ceatalgea, unde au fost foarte bine primiți de Enver Bey.

La 1 aprilie 1913, nava se găsea legată la geamandură la Constantinopol, în fața Palatului Parlamentului. În oraș era liniște deplină, echipajul urmând la bord programul de instrucție, corespunzător perioadei I.

Pe 7 aprilie a fost arborat marele pavoaz pentru aniversarea zilei regelui Carol I și s-au primit vizitele de felicitări ale tuturor navelor de război din port.

Sub marele pavoaz aniversar

Pe 3 mai, căpitan-comandorul Negru a întors vizitele la *Princessa de Asturias* și *Etruria* și s-au imbarcat elevii anului al III-lea ai Școlii de Marină.

Pe 6 mai, la bordul crucișătorului italian *San Marco* s-a organizat un bal dedicat coloniei italiene, la care au luat parte peste 700 de persoane. Au fost invitați comandantul și câte trei ofițeri de pe toate navele escadrei internaționale, numai de pe *Elisabeta* au fost invitați toți ofițerii.

La 9 mai a fost trimis un ofițer care să anunțe că a doua zi vom ridica marele pavoaz, rugându-i să procedeze identic.

La 10 mai s-a ridicat marele pavoaz împreună cu navele întregii escadre și s-au primit vizitele de felicitări. Toți invitații au participat la dejun la ministrul României, împreună cu personalul Legației și al Consulatului. Cum nava franceză *Henry IV* nu avea pavilion românesc, comandantul i-a oferit un pavilion, atât comandantului navei cât și viceamiralului francez mulțumindu-ne prin scrisori foarte curtenitoare pentru delicata atenție.

La 11 mai a fost trimis un ofițer pentru a mulțumi tuturor navelor pentru felicitări și marele pavoaz. La 13 mai s-a ridicat marele pavoaz în onoarea englezilor care serbau ziua regelui Angliei și a rușilor care serbau ziua Țarului. A fost trimis un ofițer pentru a prezenta felicitări. Comandantul crucișătorului a fost invitat la dineu la viceamiralul francez.

La 19 mai s-a ridicat marele pavoaz pentru italieni, care serbau acordarea Constituției și s-a trimis un ofițer cu felicitări. La 27 mai comandantul a fost invitat la dineu pe nava engleză *Sealand*.

La 29 mai, Marele Vizir Mahmut Șefket Pașa a fost asasinat împreună cu aghiotantul său în automobil de către câțiva membri ai Partidului „Uniune și Progres”. În oraș s-a produs panică. A fost proclamată imediat starea de asediu; numeroase patrule au început să circule în oraș; circulația pe străzi a fost oprită după ora 20.00. În port încrucișau neconținut șalupe și bărci ale poliției, supraveghind refugiarea asasinilor pe bordul vreunei nave. Ca și la celelalte nave, s-au luat ultimele dispoziții pentru o eventuală debarcare.

San Marco și *Kaiserin Elisabeth* și-au amânat plecarea pentru a doua zi. În urma invitației ministrului Marinei, transmisă printr-un ofițer turc, marinarii

români au fost invitați la înmormântarea lui Șefket Pașa și a aghiotantului său. Ca urmare, a fost trimis un pluton de 40 de soldați sub comanda unui ofițer, acompaniați de comandant și ofițerii crucișătorului.

La 9 iunie s-a ridicat marele pavoaz pentru ziua regelui Angliei, un ofițer prezentând la vasul englez felicitările noastre, vizita fiind întoarsă a doua zi.

La 10 iunie a sosit crucișătorul german *Dresden*, cu care s-au schimbat vizitele de complimentare, iar a doua zi au avut loc vizitele comandanților. S-a ridicat marele pavoaz pentru englezi și s-a făcut vizita pentru felicitări.

Pe drum de întoarcere

În urma unei telegrame cifrate sosite prin Legație, la 15 iunie s-au făcut pregătirile de plecare și vizitele de adio.

La 12.45 a sosit la bord atașatul militar român, colonelul Aristide Razu pentru a-și lua rămas bun. La 13.15 s-a desfăcut legătura de la geamandură și crucișătorul *Elisabeta* a plecat spre țară, cu urări de bun voiaj semnalizate de toate navele, cărora li s-a mulțumit prompt. Deși se aflau în repaus, navele italiene *St. Bon* și *Eturia* au scos echipajul pe punte pentru a ne saluta, ofițerii făcând semne foarte cordiale cu șepcile.

La ieșirea din Bosfor, nava a întâlnit petrolierul de război englez *Petroleum* care venea de la Constanța. La 16.00 crucișătorul a fost depășit în marș de pasagerul *Regele Carol*. În momentul apropierii, de pe ambele nave au izbucnit urale nesfârșite. Noaptea vântul s-a întetit, schimbând hula în valuri.

Pe 16 iunie 1913, la ora 06.45 *Elisabeta* a revenit în portul Constanța. M.S. Regele își avea arborat pavilionul său la chioșcul de pe cheu.

S-a făcut salutul cu 21 lovituri de tun, iar echipajul urcat pe copastie și sarturi a izbucnit în urale nesfârșite. În port se afla bricul *Mircea*. A doua zi, comandantul bricului s-a prezentat la bord, iar la ora 17.30 toți ofițerii au fost invitați la un ceai la M.S. Regele, care s-a interesat îndeaproape de viața dusă la Constantinopol și de voiajul de întoarcere. O surpriză plăcută și o nespusă plăcere i-a făcut corul echipajului.

Până pe 20 iunie crucișătorul a staționat la Constanța. În această zi, la ora 18.00 nava a plecat spre Galați, fiind vizitată înainte de plecare de principele Carol.

Ajunși în dreptul pavilionului M.S. Regina, comandorul Nicolae Gracovski, adjutant regal, a venit la bord, anunțând că s-a decretat mobilizarea pentru cel de-al doilea război balcanic. După salutul dat M.S. Reginei, s-au dat dispozițiile impuse de împrejurări, navigându-se cu echipajul la posturile de luptă și muniția pe punte.

Pe 21 iunie, la ora 05.00, crucișătorul a intrat la Sulina pe Dunăre, de unde s-a expedit M.S. Reginei o telegramă, conform dorinței sale exprese, anunțând-o de sosire și prezentându-i omagiile și devotamentul echipajului. Nava și-a continuat drumul spre Galați fără incidente, unde a ajuns la ora 18.00.

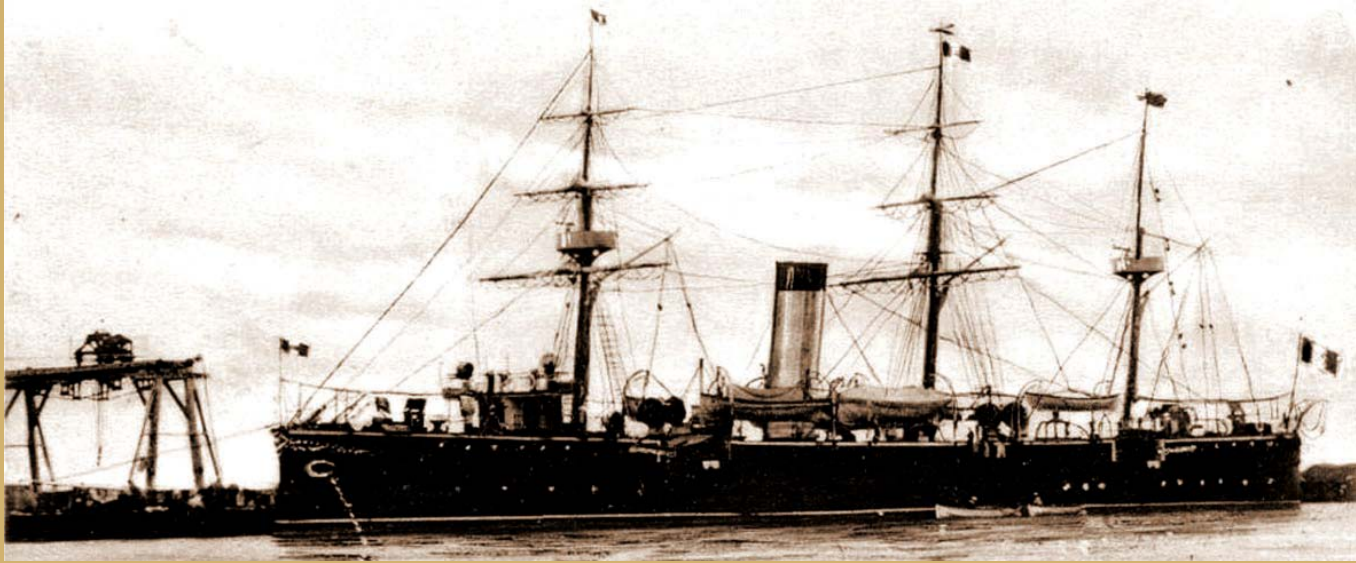
La trecerea prin Tulcea, populația a întâmpinat crucișătorul cu ovații, iar elevii liceului au cântat pe cheu. Echipajul a răspuns cu urale entuziaste de la bord.

La 23 iunie 1913, crucișătorul *Elisabeta* a fost andocat în Arsenalul Marinei pentru revizie și reparații curente, încheind astfel un episod memorabil din istoria navei și a Marinei Militare Române. ■

Flota internațională, la ancoră, în Bosfor (marcat cu săgeată - crucișătorul *Elisabeta*).



Crucișătorul *Elisabeta* în portul Sulina.





GERMAN S-BOOTE FOR THE ROMANIAN ROYAL NAVY

Vedete torpiloare germane tip Lürssen pentru Marina Regală Română în cel de-Al Doilea Război Mondial

În acest număr de revistă, colaboratorul nostru fidel din Germania ne propune un alt episod interesant al relațiilor dintre cele două marine în ultima conflagrație militară. Este vorba de contractele, nefinalizate din cauza evoluției evenimentelor, de furnizare a unor nave militare Marinei Regale Române, respectiv 9 MFP (ponton armat de transport cu un deplasament de 800 de tone putând servi și ca navă de debarcare), 4 vedete torpiloare tip Lürssen și 2 R-Boot (nave de siguranță cu folosire multiplă cu deplasament de 100 de tone). Și în cazul acesta lucrurile sunt cunoscute istoricilor navali de la noi, inclusiv modul în care au ajuns aceste nave la Marea Neagră (de fapt au ajuns doar pe Dunăre în zona Orșova) pe mare, pe fluviu, pe cale terestră și feroviară și din nou pe fluviu (traseul este identic și în cazul vedetelor torpiloare germane care au acționat în timpul războiului în Marea Neagră dar și al vedetelor torpiloare românești din clasa Power, un alt contract de furnizare de nave militare de către Germania, de data aceasta finalizat în anul 1943). Ce rămâne este însă acribia și rigurozitatea tipic germane, mai ales pentru un tip de navă emblematic, preocuparea pentru soarta și destinul fiecărei nave germane care a luptat în ultima conflagrație militară. Bravo lor ! În rest, după cum menționează și autorul la finalul articolului, este doar un alt episod minor al istoriei navale. (B.D.)

By Reinhard KRAMER,
Rostock, Germany

In 1944 the Romanian Royal Navy ask German Kriegsmarine for new ships to fight in the Black Sea. Over years raw material, especially oil, was sent to Germany. With war material paid it sometimes. After difficult consultations with the Oberkommando der Kriegsmarine (OKM) and in authorization by Adolf Hitler following ships and boats were offered: 9 Marinefährrahme (MFP) as landing barges; 4 Schnellboote (S-Boot) as attack crafts; 2 Räumboote (R-Boot) for minesweeping. The first transports took place with the 9 MFP to the Danube. At next the four S-Boote came on their way to Romania. At last the R-Boote were prepared for the transfer.

The Romanian Royal Navy started 1941 the war in the Black Sea with the 3 torpedoboats of the *Viforul*-class (*Vosper* class, n.n.). In 1943 the 6 more modern boats of the *Vedenia*-class came in service (*Power* class, n.n.). Always at the visits from German boats in Romanian ports the sailors had a look on this. The

Photo up: S 87 together with S 88, the nearest sisterboats of the Romanian, at repairs in the dockyard in Cuxhaven. Photo: Collection Reinhard Kramer.

Photo down: S 86 and S 89 on the voyage to the Black Sea make a stop in Belgrad. Photo: Collection Reinhard Kramer.



type of Schnellboot was well known in the Romanian navy.

New buildings were only available in small numbers to the Kriegsmarine. But not to the allies. The Kriegsmarine gave the S-Boote S 86, S 89, S 92 and S 98 to Romania. They were from the standard type of S 26 and built in 1942/43 on Friedrich Lürssen Werft in Bremen-Vegesack, the best known German Schnellboot-builder: **S 86**, In service: 15.10.1942, Yard Number: 12896; **S 89**, In service: 28.11.1942, Yard Number: 12889; **S 92**, In service: 14.01.1943, Yard Number: 12892, **S 98**, In service: 10.04.1943, Yard Number: 12898.

The technical details: Displacement: 115 t, Length: 34,94 m, Beam: 5,28 m, Draft : 1,80 m, Propulsion: 3x Daimler-Benz-Engines 20 Cylinders/Four Stroke

V-Diesel type MB 511, Power: 3x2500 PS = 7500 PS, Range: 700 nm at 35 knots, Speed: 41,7 knots, Crew: 31 men, Weapons: 2 torpedo tubes 533 mm with 4 torpedos, 1x 40 mm BOFORS AAgun, 3x 20 mm AAgun (one single forward, double gun ad midship), depth charges.

All four had have hard fights in the British Channel and off Great Britain before they got order to went to the S-Boot-base Swinemünde. On 15th June 1944 all preparation for transfer began there. Parts of the superstructures, the torpedo tubes and all weapons were removed. The engines loaded the railway together with all other equipment. At first

way came the boats back to the waters of river Danube. In tow by a tug arrived the boats the Linzer Schiffswerft. Engines, weapons and all removed equipment came back on board. In August 1944 started S 86 together with S 89 the voyage down the Danube to Romania. On 15th August 1944 they passed Budapest and arrived Belgrad. So called "Sicherungsgruppe Eisernes Tor" noticed on 23th August 1944 the boats at Orsova at Danube-km 0955. The area Eisernes Tor were passed on 27th/28th August 1944. Romania had just finished the war as a ally of Germany and fought now against German forces.



Two German Schnellboote, about 1942, in the Constanza naval base. Photo: Collection Reinhard Kramer.

the empty boats were towed to Hamburg and on river Elbe to Dresden. There in the harbour loaded heavy lift trailer, so called Cullemeyer by Deutsche Reichsbahn, each hull. The trailer was driven by 2 lorries. One lorry in front and the second aft of the unit. The transport took place very slow over some days on Autobahn to Ingolstadt. On a special slip-

The handing over to the Romanian Royal Navy was cancelled. With order of OKM turned S 86 together with S 89 back to Linz. They met the sister S 92 and S 98 in the yard, waiting of their own voyage to the Black Sea, too. The Linzer Schiffswerft dismantled all four boats for the transport back to river Elbe. At first S 92 arrived the port of Swinemünde again.

After a refit she went to the Channel and finish the war in the Baltic. Later captured by the Royal Navy. The fate is unknown up today. On 1st January 1945 S 89 followed in Swinemünde. She served later in Norway, captured by British in Egersund and lost at 5. October 1946 after beaching off Crackington Haven. S 98 was also later in the Channel again and captured in May 1945 by USA in Gelting. She handed over as KVIKK to Norway. KVIKK decommissioned on 3rd February.

At last S 86 had the most interesting fate: in February 1945 she went to Norway. In the same month, on 20th she had have a collision with a submarine.

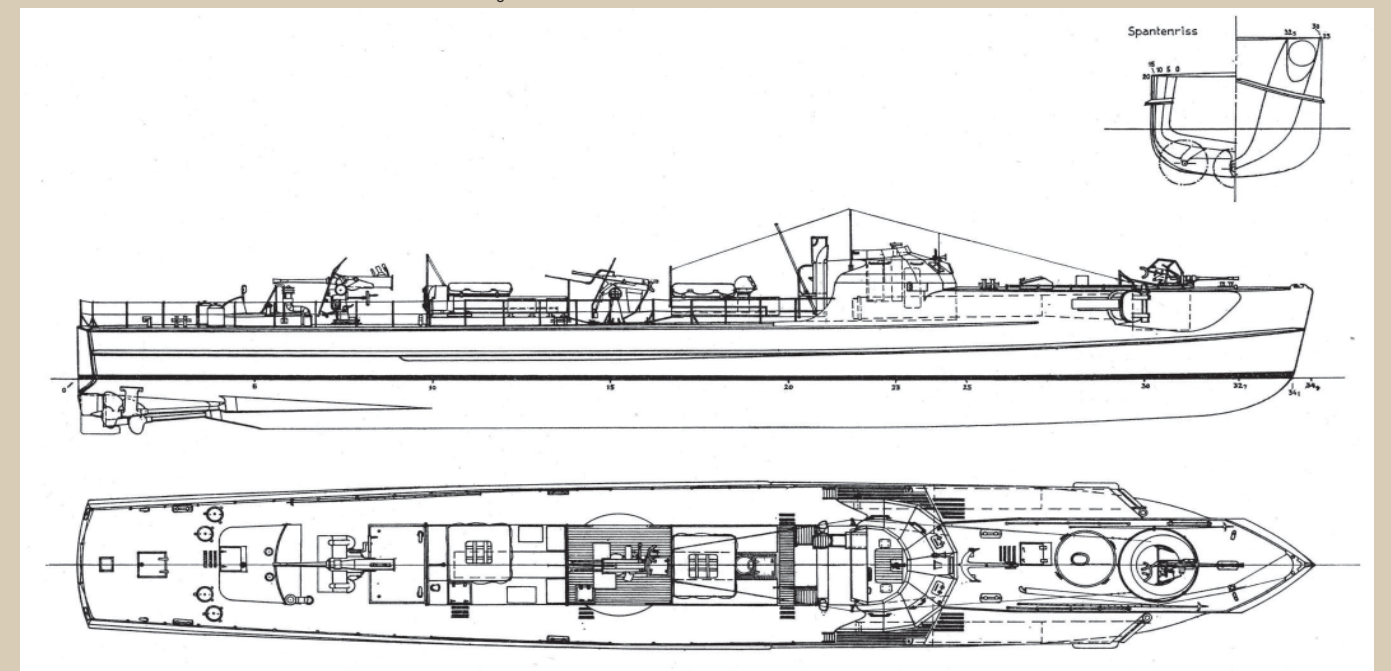


Young gunner in a exercise on the 40 mm Bofors AA gun of S 86. Photo: Collection Reinhard Kramer.

On 24th June 1945 she came under Norwegian flag. S 86 became Soviet on 4th January 1946 and the new number TK 1009. Her decommission take place on 25th September 1950 in the east.

The handing over of the four German Schnellboote to the Romanian Royal Navy was only a short episode in navy history. ■

Drawing of S 86 and her sisterboats. Photo: Collection Reinhard Kramer.





Nave comerciale române în vârtoarea războiului

Pasagerele *Transilvania* și *Basarabia*

Dr. **Andreea ATANASIU-CROITORU**
Muzeul Marinei Române

Obținerea ieșirii la mare, după răboiul din 1877-1878, a deschis perspective însemnate de dezvoltare statului independent român, care, în sfârșit, putea să transforme în realitate visul oricărui popor civilizat, acela de a intra în contact și pe această cale, a mării, cu restul lumii. În anul 1878, marina comercială a României se compunea dintr-un vas mare și din aproximativ 90 de nave mici, cu vele, cele mai multe dintre ele, vase de servitudine în porturi. Iar din 1452 de bastimente care au părăsit porturile României în 1885, cu un tonaj de 895.824 t, numai trei corăbii cu pânze, însumând o capacitate de 555 t, se aflau sub pavilion românesc. Trebuia urgent pus la punct un program coerent de înzestrare a bazei navale comerciale. Astfel, în 1890, Regia Monopolurilor Statului (R.M.S.) a înființat Serviciul de Navigație Fluvială Română (N.F.R.). După ce a pus bazele N.F.R.-ului, Grigore Manu, a cărui deviză era reînvierea vechii noastre flote, s-a străduit să înfăptuiască și al doilea mare pas: Serviciul Maritim Român. Această problemă a fost pusă în 1895 într-un raport adresat delegațiilor secțiunilor Adunării Naționale. Grigore Manu a obținut însărcinarea de a organiza un „serviciu de navigațiune maritimă” dependent de Ministerul Lucrărilor Publice și în subordinea directă a Direcției Generale a Căilor Ferate, fapt realizat în același an.

„Lebedele albe” ale Mării Negre

Este în afară de orice îndoială că pasagerele Serviciului Maritim Român

(S.M.R.) au alcătuit la sfârșitul secolului XIX—începutul secolului XX, o flotă unică în Marea Neagră, solicitată de majoritatea turiștilor ce voiajau spre porturile răsăritene ale Mării Mediterane. Grație noilor pasagere intrate în dotare, pe care călătorii români și străini le-au numit, cu admirație, „lebedele albe” ale Mării Negre datorită albului strălucitor al piturii, S.M.R.-ul a acaparat în scurt timp, aproape întregul trafic de pasageri spre Orientul Apropiat.

Motonava *Transilvania* a fost lansată la apă la 11 februarie 1938, lucrările interioare fiind încheiate la 11 iunie același an, zi în care a fost schimbat în cadrul unei ceremonii marinărești, pavilionul da-

O reclamă a șantierului în care au fost construite navele.



nez cu cel român. Pusă sub comanda lui Alexandru Știubei, *Transilvania* a părăsit șantierul la 17 iunie 1938 pornind spre țară. A ancorat în portul Constanța în dimineața zilei de 26 iunie 1938.

După două croaziere în apele Mării Negre, efectuate în zilele de 21 și 22 august 1938, la 13 septembrie 1938, *Transilvania* a pornit în prima sa cursă regulată pe linia Constanța-Alexandria-Haiffa-Beirut-Pireu-Istanbul-Constanța.

Cel de-al doilea vapor, *Basarabia*, de construcție identică cu *Transilvania*, a fost lansat la apă la 28 aprilie 1938 și terminat complet la 8 septembrie 1938. După câteva zile a pornit spre țară și a ajuns în portul Constanța la 26 septembrie 1938. La 13 octombrie 1938, *Basarabia* a intrat în cursă regulată pe aceeași linie pe care naviga și *Transilvania*.

La intrarea în serviciu *Transilvania* și *Basarabia* reprezentau ceea ce era mai modern în materie de tehnică navală în epocă. Ele au fost primele nave de pasageri ale marinei comerciale române cu propulsie Diesel, care asigurau obținerea unei viteze mari în condiții economice, constituind adevărate performanțe pentru casa constructoare.

Fotografiile celor două pasagere au fost timp de mai mulți ani, simbolul campaniei publicitare a șantierului „Burmeister et Wain”, dar și a numeroase alte firme care căutau sa facă reclamă produselor lor și care au apărut în toate revistele maritime.

Coca lor albă, coșul jos și lungile ferestre orizontale ale pasarelei și suprastructurii, *Transilvania* și *Basarabia* aveau aliura unor yachturi moderne.

Vreme de mai mulți ani, motonavele *Transilvania* și *Basarabia* au deservit linia I de navigație a S.M.R. pentru transportul de călători și mărfuri între Constanța și Alexandria cu escale în porturile Pireu-Beirut-Haiffa, era o linie maritimă de interes nu numai economic, dar și politic. Pe această linie se transportau produsele industriale românești și călătorii din țară sau cei aflați în tranzit, ceea ce contribuia inclusiv la creșterea volumului de mărfuri și a numărului de călători pe C.F.R. Dacă această linie nu ar fi existat, întregul trafic ar fi fost preluat de vapoare și linii de transport străine. De altfel, comandorul A. Negulescu spunea la momentul lansării *Transilvaniei*: „Noua navă de pasageri «*Transilvania*», lansată zilele trecute, evocă începuturile marinei noastre comerciale. Nu mai departe decât patru decenii, nici pe Marea Neagră, nici pe Dunăre, nu se pomenea de vapoare românești. Călătorii și mărfurile noastre erau transportate de nave rusești, germane, ungurești, italiene, franceze sau engleze – numai românești nu.” Și continuă: „Lansarea noului vapor de pasageri «*Transilvania*» care va fi curând urmată de cea a vaporului «*Basarabia*» (...) ne face să nădăjduim că de grabă, cât mai degrabă, Serviciul nostru Maritim va deține din nou fruntea, va avea și transatlantice, va face cunoscută țara noastră pe tot globul pământesc. (...) Începutul e făcut, - pe același drum bun, înainte !”

În vreme de război

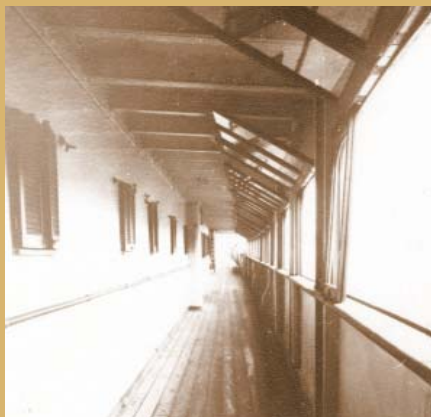
Declanșarea celui de-al Doilea Război Mondial, la 1 septembrie 1939, a determinat o scădere bruscă a traficului maritim de mărfuri, situație ce a provocat simultan o reducere a activității liniilor de navigație europene până la închiderea unora dintre ele. Întrucât situația internațională europeană s-a deteriorat rapid și conducerea S.M.R. a fost nevoită să și modifice cursele navelor sale.

Încă din momentul declanșării, la 22 iunie 1941, a operațiunilor militare pentru eliberarea Basarabiei, cât și pe timpul desfășurării lor, Marina Română a acționat în eșalonul I operativ, conform planului general de întrebuițare a forțelor armate, întocmit de Marele Stat Major. Insuficiența mijloacelor navale de care dispunea Marina Militară a impus reechiziționarea, transformarea și antrenarea unor nave ale S.M.R.-ului la îndeplinirea misiunilor ordonate Diviziei de Mare.

Marinei comerciale române i-a revenit, în cadrul acțiunilor de siguranță, executarea unor misiuni de însoțire a grupurilor de convoaie în bazinul de vest al Mării Negre. Nu au participat motonavele *Transilvania* și *Basarabia* păstrate în Bosfor pe toată durata războiului. În pri-



Două bilete de călătorie.



Puntea de promenadă.



Reclamă la cele două vapoare.

Reclama SMR.



vința celor două pasagere, trebuie subliniată atitudinea fermă a autorităților române de a le menține la Istanbul pentru a evita pierderea lor. Astfel, vreme de trei ani au staționat în golful Cornul de Aur, cu echipaje de întreținere la bord, timp în care conducerea S.M.R.-ului a plătit autorităților portuare taxele de staționare conform reglementărilor internaționale în vigoare.

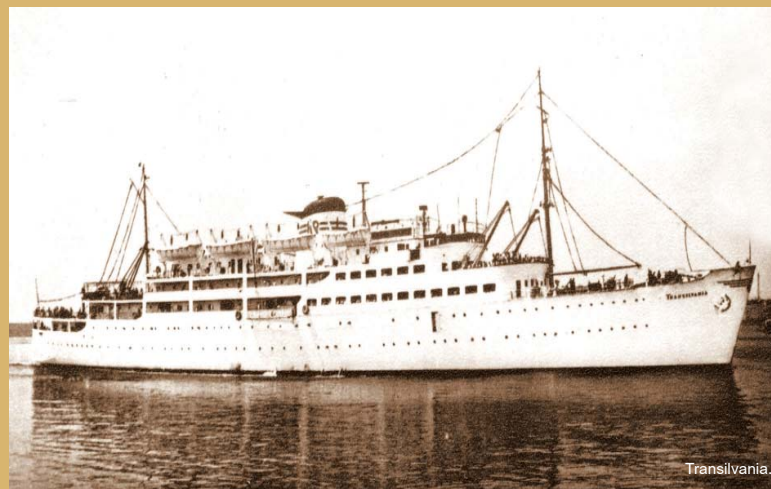
În primăvara anului 1944, amiralul Helmuth von Brinkman s-a arătat interesat de cele două nave românești, solicitând Misiunii Militare Germane să intervină pe lângă conducerea statului ca *Transilvania* și *Basarabia* să fie aduse la Constanța și utilizate ca nave de transport.

La ordinul mareșalului Ion Antonescu, locotenent-comandorul Petru Popescu-Deveselu a întocmit, la 16 martie 1944, o notă-raport. Documentul sublinia că aducerea în țară a acestor două nave la cererea forurilor germane ridica, pe bună dreptate, probleme de apărare antiaeriană ce necesita un studiu detaliat. Locotenent-comandorul Petru Popescu-Deveselu atrăgea atenția autorităților române că cererea germanilor pare să aibă o altă latură decât absoluta nevoie a unor transporturi în folosul trupelor din Crimeea. Concluzia esențială a raportului în problema celor două pasagere era că trebuiau menținute în continuare la Istanbul, siguranța fiind mai mare decât în orice port românesc.

Ion Antonescu a acceptat tacit ideea respingerii cererii germane. Autoritățile române, prevalându-se de lipsa unui ordin scris, n-au dat curs solicitării germane, salvând cele două moderne pasagere românești.

În cursul lunii octombrie 1944, *Transilvania* și *Basarabia* au fost aduse din portul Istanbul. *Basarabia* va fi preluată de sovietici în baza prevederilor Convenției de armistițiu din 12 septembrie și i se va schimba numele în *Ucraina*. În septembrie-octombrie 1945 a efectuat transporturi de prizonieri români din Uniunea Sovietică care erau aduși la Constanța.

Motonava *Transilvania* a rămas României și și-a reluat cursele cu un transport de emigranți evrei la Haiffa, Israel. Ulterior, pentru transportul de emigranți, navei i-au fost aduse unele transformări, fiindu-i mărită capacitatea de transport pasageri cu încă 360 de locuri (323 în garaj și 47 în paturi pliante). Tot ea a deschis în anul 1945, linia de trafic Constanța-Marsilia. De altfel, la sfârșitul războiului, din cele 16 nave care formau parcul S.M.R. să supraviețuiască numai *Transilvania*. Reluarea curselor elegantului pasager românesc pe ruta Constanța-



TRANSILVANIA

Cea mai mare navă de pasageri românească. Construită la Copenhaga în 1938. A intrat în serviciu în același an pe linia Constanța-Istanbul-Pireu-Alexandria-Tel Aviv-Thessaloniki. A fost scoasă din serviciu în 1975.

Caracteristici:

deplasament: 7.077 tone;
dimensiuni: 128,55x17,60x9,22 m;
viteză 22 noduri. Total echipaj și pasageri 562 persoane.

TRANSILVANIA – pasager

Armator: S.M.R.

Port de înmatriculare: Constanța

Nave de același tip: *Basarabia*

CARACTERISTICI PRINCIPALE:

Capacitatea maximă

de încărcare: 6.672 TDW

Deplasament maxim: 6.850 tone

Pescaj maxim: 5,70 m

Lungime maximă: 128,55 m

Lățime maximă: 17,61 m

Viteza maximă: 25 Nd.

Raza de acțiune: 4.000 Mm
cu 21 Nd.

BASARABIA

Motonavă de pasageri construită în Danemarca pentru Serviciul Maritim Român în 1938.

Caracteristici: deplasament: 6.850 tone; dimensiuni: 128,55x17,61x5,70 m; două motoare Diesel; viteza maximă: 25 noduri; echipaj 146 persoane; pasageri 412.

A executat curse regulate pe linia Constanța-Alexandria-Haifa-Beirut-Pireu-Istanbul-Constanța

Data construcției: 1938

Șantierul naval constructor:

„Burmeister et Wain”, Copenhaga, Danemarca

Echipaj: 146 membri

Pasageri: 412

2 apartamente de lux –

4 persoane

6 cabine de lux – 12 persoane

8 cabine semilux – 16 persoane

32 cabine cls. I – 64 persoane

43 cabine cls. II – 100 persoane

38 cabine cls. III – 216 persoane

Mărfuri:

cale și magazine: vrac – 3.354 m³

balot – 3.064 m³

provizii – 142 m³

Date cu caracter militar: capacitate de transport:

oameni – 1.500

cai – 100

trăsuri – 100

autocamioane – 20

tunuri – 50

chesoane – 100

La modificare putea servi ca și

crucișător auxiliar sau pentru transport trupe.

Se puteau instala, la nevoie,

2 tunuri de 120 mm și 4 tunuri

A.A.

și, ocazional, croaziere în Marea

Neagră.

În preajma celui de-al Doilea

Război Mondial cele două nave

de pasageri, care au executat ultima

cursă la 19 iunie 1941, au

rămas să staționeze la Istanbul.

La sfârșitul războiului, conform

Convenției de Armistițiu, printre

navele care au fost predate URSS

s-a numărat și *Basarabia*. A primit

numele de *Ukraina* și a intrat în

Compania de navigație de la Odessa.

Marsilia s-a făcut cu aprobarea autorităților sovietice, la bordul navei având loc, la 26 noiembrie 1945, o recepție cu prilejul reînținerii activității. Timp de trei decenii, *Transilvania*, supranumită *Lebăda Mediteranei*, a brăzdat mările cu turiști din țară și din străinătate navigând mereu cu toate locurile ocupate.

Ultimii ani

Când, în 19 iulie 1945, s-a înființat conform acordului comercial româno-sovietic semnat cu două luni mai devreme, Societatea „Sovromtransport”, România îi revenea închirierea Șantierului Naval Constanța, Șantierului Naval Turnu-Severin și Șantierului Naval „România” din Brăila, de asemenea era obligată să înscrie și cele două nave maritime pe care le mai avea în dotare *Transilvania* și *Ardeal*.

„Sovromtransport” a funcționat aproape nouă ani; după desființarea societății și trecerea cotei de participare sovietice guvernului român, s-a pus problema înființării unei întreprinderi românești cu capital de stat de transporturi navale. Astfel, prin Hotărârea Consiliului de Miniștri nr. 368 din februarie 1955 s-a înființat Întreprinderea de Navigație Maritimă și Fluvială – NAVROM, căreia i-au fost subordonate navele românești, printre acestea și *Transilvania*. Nava a fost scoasă din serviciu în anul 1975.

În 1975, nava a acostat la Dana 26 din portul Constanța pentru reparații, dar lucrările au tot fost amânate. Institutul de Marină din Constanța solicita nava pentru a o folosi ca navă-școală, ONT „Carpați” voia să o transforme în hotel plutitor în Portul Tomis, iar șantierul „Burmeister et Wain” dorea să o cumpere pentru a fi expusă la Muzeul Naval din Copenhaga.

Cu toate acestea, în 1979, ea a fost adusă la Galați (nava se afla în patrimoniul NAVROM Constanța) pentru reparații capitale. Circa două luni, a fost ancorată în apropiere de Palatul Navigației, fiind vizitată de mii de gălățeni. La 9 septembrie 1979, ora 8.15, s-a scufundat la Galați, la dana de nisip nr. 18 (km 150) din cauza scăderii nivelului apei dar, din câte se pare și a unei erori umane, nu au fost înregistrate victime. De atunci și până astăzi, vreme de aproximativ 31 de ani, nu s-a reușit ranfluarea toată a navei, dane ale portului Galați continuând să fie blocate de resturile epavei. ■

Reclamă.



151 de ani de la înființarea Intendenței Componenta indispensabilă a Logisticii

Mihaela ZABOŁODNI

Consilier expert Relații Publice
Baza Logistică Navală

La 1 februarie, militarii armatei române au sărbătorit Ziua Intendenței Militare. Intendența s-a născut practic odată cu armata, pentru că orice armată a avut în spatele său oameni ce se ocupau cu asigurarea nevoilor luptătorilor. Aprovizionarea forțelor cu ceea ce era necesar ducerii luptelor, *serviciile*, cum a fost definită mai târziu această activitate, reprezenta o componentă indispensabilă ducerii oricăror acțiuni militare.

Există câteva momente importante în istorie referitoare la apariția armatei intențență, momente ce sunt prezentate pe larg în Enciclopedia Armatei Române și în Calendarul Tradițiilor Militare, un periodic de istorie și cultură militară.

Primul document care amintește de apariția armatei „intendență” este Ordinul de Zi nr. 24 din 27 aprilie 1857 prin care se înființa la nivelul armatei Secția de Intendență Militară.

Până la înființarea armatei române, prin Unirea celor două Principate Române, comandanții erau obligați să se ocupe personal de problemele administrativ-gospodărești ale unităților și subunităților lor.

În aceste condiții a apărut Decretul nr. 417 din 30 august 1860, prin care

se unesc cele două administrații (*administrațiile militare și a intendențelor*) într-una singură, sub ordinele Ministerului de Război de la București.

Un an mai târziu, Domnitorul Alexandru Ioan Cuza semnează **„Inaltul Ordin de Zi nr. 29 din 01 februarie 1861”**, care consfințește înființarea Corpului de Intendență Militară.

Documentul a reprezentat actul de naștere al intendenței, ca armă de sine stătătoare, aceasta urmând să acopere nevoile de servicii ale personalului armatei. Cu această ocazie s-a hotărât ca evidența și controlul serviciilor administrative să se facă de către un corp de specialiști militari, funcționari ai Ministerului de război, numiți *intendanți*.

Momentul intrării României în Războiul pentru Independență și trecerea la starea de război este un alt moment important pentru arma intendență. Odată cu trecerea la starea de război s-au înființat serviciul de subzistență, stocurile de alimente și furaje, iar intendanții au intrat în compunerea organică a unităților luptătoare sub comanda unică a comandanților eșaloanelor pe lângă care funcționau.

În Primul Război Mondial (1914-1916), existau formațiuni de intendență, atât în zona interioară a unităților (Depozitul Central de Subzistență, Depozitele regionale, Mentenanța Centrală de Echipament, Atelierul central de Echipa-

ment) precum și formațiuni de intendență a etapelor de luptă (depozite mobile, coloane de subzistență, brutării de campanie, parcul de vite).

În cel de-al Doilea Război Mondial, intendența dispunea de organe și formațiuni atât în zona interioară (Inspectoratul General al Intendenței, împreună cu direcțiile de subzistență) cât și în zona armatelor de operații, având un rol decisiv în ducerea războiului.

La 25 octombrie 1949 în Ministerul Apărării Naționale au loc modificări printre care și înființarea sistemului unic de asigurare materială, denumit „Spatele Armatei”. În anul 1967 își schimbă denumirea în „Serviciile Forțelor Armate”, în concordanță cu atribuțiile sale, denumire ce va fi păstrată până în anul 1989.

La 1 august 1990, se înființează Departamentul Asigurării Logistice iar Comandamentul Serviciilor Armatei se transformă în Inspectoratul General al Serviciilor; la 30 septembrie 1993 Inspectoratul General al Serviciilor devine Comandamentul Logistic, fiind în subordinea Ministerului Apărării Naționale. La 1 martie 1994, Comandamentul Logistic intră în componența Direcției Înzestrării Logistice a Armatei, iar în anul 2004, în contextul transformărilor necesare pentru aderarea la N.A.T.O, Comandamentul Logistic a devenit Comandamentul Logistic Întrunit.

Până în prezent intenđența a cunoscut numeroase transformări și reorganizări, devenind componentă de bază a logisticii militare, complet transformată și interoperabilă cu structurile similare N.A.T.O.

Activitatea principală pentru intenđență a fost asigurarea cu hrană și echipament. Totuși, de-a lungul timpului, cei ce au lucrat sub semnul acestei arme au fost deopotrivă responsabili de tehnica de specialitate pentru desfășurarea procesului de hrănire și echipare, de carburanții și lubrifiantii necesari, de materialele de stat major, de imprimate, furnituri de birou, precum și de alte materiale necesare la pace, precum și de achizițiile necesare la război sau în situațiile de criză.

Sistemul de aprovizionare cu tehnică și materiale de resortul intenđenței a cunoscut, cum era și firesc, mutații considerabile, în prezent aflându-se într-o metamorfoză profundă și o dinamică permanentă pentru găsirea soluțiilor optime necesare creșterii calității vieții personalului armatei.



Conceptul de „intenđență”, în sine, este un concept vital în sfera de activitate militară, înglobând mai multe domenii, respectiv proiectarea, testarea, întreținerea și repararea tehnicii, a echipamentelor specifice, asigurarea, distribuția alimentelor și a articolelor de echipament.

Baza Logistică Navală reprezintă structura de execuție a Statului Major al Forțelor Navale destinată sprijinului logistic, la nivel operativ și tactic, al acțiunilor derulate de structurile militare arondate. Misiunea principală a logisticii este de a asigura și susține nivelul de operativitate al forței și al sprijinului logistic necesar pe timp de pace, la cri-

ză și la război. Baza Logistică Navală îndeplinește și misiuni specifice cum ar fi încheierea contractelor de achiziții, de bunuri și servicii, asigurarea materialelor, produselor și serviciilor pentru derularea programelor de instrucție și pregătire pentru luptă a marilor unități și unități din compunerea Forțelor Navale.

De asemenea, repararea navelor și a tehnicii de la bord, demagnetizarea navelor, pregătirea munițiilor și transportul acestora, păstrarea danelor de acostare și a instalațiilor portuare din porturile militare în stare operațională, executarea în siguranță și în timp scurt a acțiunilor de salvare-avarii, aprovizionarea cu tehnică și materiale, remorcajul în porturi pe mare și la fluviu, în condiții hidrometeorologice grele și normale, ziua și noaptea sunt alte misiuni specifice pe care logistica navală le are în responsabilitate.

Cu ocazia Zilei INTENDENTEI MILITARE, le dorim tuturor celor ce și-au dedicat activitatea în slujba acestei minunate arme să-și ducă mai departe tradiția, sub denumirea de intenđență sau logistică, împliniri profesionale și „LA MULTI ANII!”.



20 de ani de la înființarea Divizionului 150 Rachete Navale

Text: cpt. ing. **Cosmin OCHEȘEL**
Foto: **Cristian VLĂSCLEANU**

Începutul de an a fost pentru Divizionul 150 Rachete Navale unul de bun augur prin prisma aniversării a 20 de ani de la înființare. Astfel, sâmbătă, 14 ianuarie, au avut loc în portul militar Mangalia manifestări specifice marcării unui astfel de eveniment. La activitățile organizate într-un cadru festiv au fost prezenți locțiitorul șefului Statului Major al Forțelor Navale, contraamiral de flotilă Cristea Cucosel, comandantul Flotei, contraamiral de flotilă dr. Alexandru Mirșu, șeful instrucției și doctrinei din Statul Major al Forțelor Navale, contraamiral de flotilă dr. Corneliu Bocai, comandanți de unități, cadre militare în activitate și rezervă precum și numeroși invitați. Contraamiralul de flotilă Cristea Cucosel a dat citire mesajului ministrului Apărării Naționale, Gabriel Oprea, cu ocazia acestei aniversări: „Vă felicit pentru

realizările obținute într-o perioadă relativ scurtă de activitate dar bogată în împliniri profesionale. Continuând tradițiile Divizionului Vedete Purtătoare de Rachete, unitatea dumneavoastră a avut ca nucleu valorile și tradițiile marinărești ale rachetiștilor navali și a obținut de-a lungul timpului rezultate bune și foarte bune atât în procesul de instruire cât și în misiunile încredințate. Divizionul este compus astăzi din trei nave purtătoare de rachete «Zborul», «Pescărușul» și «Lăstunul», patru instalații mobile de lansare și compania de apărare CBRN. În cei 20 de ani de activitate echipajele navelor dumneavoastră au executat toate tipurile de misiuni, au executat trageri cu toate categoriile de armament și au parcurs peste 50.000 de mile marine. Ați participat de asemenea la peste 60 de aplicații și exerciții, majoritatea cu trageri de luptă printre care 21 cu participare internațională și la 19 aplicații cu lansări reale de rachete din care 6 lansări în comun cu nave și

instalații mobile de lansare. Fiți mândri că faceți parte din Divizionul 150 Rachete Navale și vă îndemn să manifestați același profesionalism în toate activitățile pe care le veți desfășura”.

În continuarea activităților, un sobor de preoți a oficiat un ceremonial religios. Comandantul unității, comandorul Victor Gădiuță a mulțumit conducerii Forțelor Navale pentru sprijinul acordat și de asemenea a ținut să contureze aportul personalului care încadrează această unitate în îndeplinirea cu succes a misiunilor încredințate. La finalul alocuțiunii sale au fost acordate medalii și diplome aniversare care aveau inscripționate cifra 20, numărul anilor sărbătoriți de Divizionul 150 Rachete Navale. Manifestarea s-a încheiat cu defilarea militarilor unității pe acordurile Muzicii Militare Reprezentative a Forțelor Navale. Le dorim colegilor noștri, rachetiștilor navali, la mulți ani și numai misiuni încheiate cu succes.

Locțiitorul șefului SMFN, Cam. fl. Cristea Cucosel primind placheta de onoare de la comandantul Divizionului 150 Rachete Navale, cdr. Victor Gădiuță.



Încheierea festivităților cu defilarea militarilor.



116 ani Divizia de Mare



În fiecare an, la 26 februarie, adăugăm un an în șirul experienței de peste un secol al Flotei. Pe 24 februarie în acest an, a avut loc la Comandamentul Flotei, un simpozion ce a marcat împlinirea a 116 ani de la înființarea Diviziunii de Mare, prima dintre structurile ale cărei tradiții le continuă astăzi Flota. Au fost prezentate teme privind trecutul, evoluția, actuali-

tatea și perspectivele celei mai însemnate dintre marile unități aflate în subordinea Statului Major al Forțelor Navale.

La final, comandantul Flotei, contraamiral de flotilă dr. Alexandru Mirșu, a înmănat premii simbolice câștigătorilor competițiilor sportive de șah și fotbal de sală organizate cu ocazia aniversării Flotei. (I.B.)

Centrul 338 Mentenanță Tehnică Navală a împlinit 30 de ani



Text și foto:
cpt. ing. **Cosmin OCHEȘEL**

Sâmbătă, 28 ianuarie, la Centrul 338 Mentenanță Tehnică Navală s-au sărbătorit 30 de ani de la înființarea acestei importante unități a Forțelor Navale. La momentul festiv au fost prezenți comandantul Flotei, contraamiral de flotilă dr. Alexandru Mîrșu, comandanți de unități, cadre militare în rezervă, precum și numeroși invitați.

Pe parcursul activităților a fost citit mesajul șefului Statului Major al Forțelor Navale, viceamiral dr. Aurel Popa, prin care a fost reliefat rolul important al unității în îndeplinirea misiunilor Forțelor Navale.

„Ziua de 1 ianuarie 2012 marchează împlinirea a 30 de ani de la înființarea Bazei 338 Reparații Tehnică de Luptă Navală, instituția precursoră a Centrului 338 Mentenanță Tehnică Navală de astăzi. Unitatea a urmat un proces amplu de transformări, modernizări și reorganizări ultima având loc în anul 2005 prin intrarea în subordinea Comandamentului Bazei Navale. Centrul 338 Mentenanță Tehnică Navală în calitate de unitate de sprijin logistic are ca misiune principală execuția oportună și calitativă a reparațiilor și a lucrărilor de instalare și



Comandorul Lucian Bulgaru, comandantul unității adresându-se celor prezenți la festivitate.



Cam. fl. dr. Alexandru Mîrșu, comandantul Flotei dând citire mesajului șefului SMFN cu ocazia sărbătoririi unității.

punere în funcțiune a tehnicii de luptă și echipamentelor militare de la bordul navelor precum și a celor din dotarea unităților de uscat din structura Forțelor Navale. De-a lungul anilor prin rezultatele obținute Centrul 338 Mentenanță Tehnică Navală a dobândit o valoroasă experiență devenind un element cu rol distinct și important în

sistemul de sprijin al Forțelor Navale. Evocarea acestei frumoase aniversări constituie nu numai un prilej de mândrie și satisfacție profesională ci și un imbold pentru continuarea îndeplinirii cu responsabilitate a tuturor sarcinilor și misiunilor primite. La acest moment aniversar unitatea dumneavoastră se prezintă ca una dintre structurile logistice importante ale Forțelor Navale, cu un corp de specialiști militari și civili capabili să-și îndeplinească misiunile specifice în mod oportun în concordanță cu cerințele actuale și de perspectivă.

Mesajul s-a încheiat cu felicitări adresate întregului personal care a lucrat în Centrul 338 Mentenanță Tehnică Navală în cei 30 de ani de activitate. Comandantul unității, comandorul Lucian Bulgaru a ținut să mulțumească foștilor comandanți ai Centrului pentru contribuția fiecăruia în modernizarea acestei structuri militare. La finalul activităților s-au înmănat plachete aniversare cu ocazia acestui eveniment.

Ne alăturăm și noi mesajelor de felicitare adresate Centrului 338 Mentenanță Tehnică Navală la acest moment aniversar, dorindu-le să îndeplinească cu succes misiunile primite. ■

Marina Română a depășit borna „150”

Intrată discret în al treilea deceniu al existenței sale, revista *Marina Română* a depășit la finalul anului trecut borna celor 150 de apariții. Și dacă pentru un cotidian cifra ar putea fi una normală, pentru o revistă, mai ales pentru una departamentală, aceasta reprezintă destul de mult, o pagină de istorie poate. O istorie a Marinei Militare pe care o găsim ilustrată în paginile revistei în cele peste 150 de apariții.

Și dacă, răsfoind revista putem naviga alături de marina militară în anii de după evenimentele de la 1989, cu siguranță se vor găsi unii cititori mai mult sau mai puțin avizați care vor fi doriți să descopere și altceva în paginile acestei publicații. Poate că privind fiecare număr de revistă în parte, sumarul ar fi putut suferi modificări uneori pentru a face loc unui subiect mai interesant pentru unul sau altul dintre cititori la un moment dat. La fel ca și actuala, nicio echipă redacțională n-a acționat perfect, dar, ghidați de dragostea pentru marină și de pasiunea pentru informația oferită în mod corect, fiecare echipă redacțională, în condițiile nu întotdeauna prietenoase, a acționat în spiritul promovării imaginii Forțelor Navale, a păstrării tradițiilor marinărești.

La aproape un an de la evenimentele din 1989, o echipă de entuziaști jurnaliști marinari, animați de tradiția unei consistente prese marinărești scrise, a anticipat nevoia de transparență a Marinei Militare și a pus bazele revistei *Marina Română*. „*«Marina Română» își propune să releve, prin mijloace profesionale adecvate, vocația de navigator a poporului nostru, puternicul sentiment al mării nutrit de cel mai vechi dintre popoarele riverane Dunării și Mării Negre.*” Acesta a fost crezul colectivului redacțional al revistei, exprimat în editorialul numărului 1 din 1990, intitulat „Sub semnul generos al tradițiilor marinărești”. Și dacă privim măcar distanți - dacă nu animați de pasiunea pentru marină, la cei peste 20 ani de viață ai revistei - recunoaștem că a reușit să-și îndeplinească menirea.

În paginile revistei, ați putut citi despre transformarea unităților din marină, neliniștile și, după caz, dezamăgirile marinarilor la înființarea, desființarea sau redisolocarea unităților în care-și desfășurau activitatea, exigențele, solicitările și performanțele pregătirii și îndeplinirii misiunilor interne sau internaționale încredințate, intrarea în serviciu a unor nave și a elicopterelor navale, procesul de transformare a Forțelor Navale pentru integrarea în NATO și UE, dar și noile misiuni pe care Forțele Navale le au de executat odată cu aderarea la Alianța Nord-Atlantică.

Încă de la primul număr, revista *Marina Română* și-a făcut o datorie de onoare din evocarea faptelor glorioase ale marinarilor țării, pre-

zentând atât documente de arhivă deosebit de valoroase, cât și portrete ale unor personalități proeminente ale Marinei Române.

Fără să publice cancan-uri sau să transforme informații neverificate la rang de articole de presă, revista *Marina Română* a dorit să fie întotdeauna alături de cititorii săi și de „eroii” pe care îi regăsim în paginile sale. Pentru o mai bună relaționare între dumneavoastră, cititorii revistei *Marina Română* și noi, Grupul Mass-Media al Forțelor Navale, vă readucem în atenție faptul că așteptăm pe adresa redacției, str. Ștefăniță Vodă, nr.4, Constanța, sau pe adresele de e-mail, prezentate în caseta tehnică, articole însoțite de fotografii pentru a fi publicate în paginile revistei, fotografii pentru rubrica „Ochiul Flotei”, în format electronic (.jpg 300 dpi), sugestii despre conținutul emisiunilor radio și TV *Scutul Dobrogei*, despre rubricile revistei, astfel încât produsele realizate de Grupul Mass-Media al Forțelor Navale să corespundă cât mai bine nevoilor de informare a personalului Forțelor Navale Române. Fotografiile trebuie să fie însoțite de informații complete care să cuprindă numele tuturor celor identificabili, informații despre subiectul acțiunii, data și locul unde a fost făcută fotografia, precum și numele și prenumele, unitatea, celui care a realizat-o.

În editorialul primului număr al revistei *Marina Română*, apărut în decembrie 1990, colectivul redacțional, le adresa cititorilor invitația și îndemnul să fie alături de marină, militară sau comercială, de marina care intră în viețile noastre și prin intermediul revistei *Marina Română*. Conștienți de faptul că fiecare din cei care fac parte din marea familie a Forțelor Navale contribuie prin activitatea și prestația lor la efortul de promovare a imaginii Forțelor Navale, noi, personalul Grupului Mass-Media al Forțelor Navale de acum, vă (re)lansăm dumneavoastră, celor legați profesional de marină, celor care iubiți marina, celor care îndrăgiți croazierele pe Dunăre sau prin Delta Dunării și uneori poate vedeți marea într-un concediu, dar și vouă, tinerilor, care vă gândiți dacă merită sau nu să vă alegeți o carieră în Forțele Navale, îndemnul de a sprijini Grupul Mass-Media al Forțelor Navale, *Marina Română*, și eforturile pe care le face pentru promovarea imaginii Forțelor Navale Române.

Depășind borna celor 150 de apariții, revista *Marina Română* va continua să vorbească cu și despre marinari, să vă prezinte aspecte din activitatea Forțelor Navale, luând acum „cap compas 200”.

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



Contraamiral (r) George Petre

Ne-am despărțim la sfârșitul lunii februarie, cu profundă întristare, de un OM deosebit, de un MARE caracter – de cel care a fost contraamiralul **PETRE George**.

Capacitatea intelectuală deosebită, competența sa profesională, omenia, spiritul de dăruire, TOATE l-au făcut APRECIAT și STIMAT atât de subordonați cât și de superiori sau colaboratori.

După terminarea Școlii Militare Superioare în anul 1958, a parcurs succesiv treptele carierei militare, de la gradul de locotenent la cel de contraamiral, grad pe care îl obține în august 1984 și cu care a trecut în rezervă în 1995.

Ca tânăr ofițer, a activat la bordul unor nave reprezentative ale Marinei militare – distrugătorul *Regele Ferdinand*, vânătorul de submarine 62 – fiind promovat succesiv, în structuri de comandament și centrale (Comandamentul Marinei Militare, Ministerul Forțelor Armate) și ulterior, datorită activității orientate spre educație și cercetare, a



ocupat funcții de conducere în instituții militare de cercetare științifică și de învățământ, culminând cu funcția de comandant al Liceului Militar de Marină „Alexandru Ioan Cuza”.

Pasiunea pentru istorie l-a condus către o bogată activitate publicistică și

științifică în domeniu, fiind coautor și autor a numeroase studii și articole de doctrină și teorie militară, de istorie a Marinei Române.

În calitate de redactor-șef al revistei *Marea Noastră*, a fost preocupat permanent de promovarea imaginii marinei, a realizărilor acesteia, a spiritului și tradițiilor marinărești.

Prin trecerea sa în neființă, Liga Navală Română – Filiala Constanța și-a pierdut vicepreședintele, un om dinamic și sufletist, animator și organizator al activităților acesteia.

Contraamiralul Petre George a fost și rămâne modelul unui CAMARAD, calm, cu stăpânire de sine și discernământ, un adevărat marinăr pe care-l vom avea în suflet mult timp de acum înainte!

A iubit și a slujit Marina Militară cu cinste și onoare, toate dintr-o sinceră și profundă dragoste pentru aceasta.

Noi, reprezentanții Forțelor Navale, vă vom păstra o veșnică amintire. Dumnezeu să vă odihnească în pace!

Adio, domnule Contraamiral! ■

Si tot la fără frecvență a urmat în cadrul Institutului Politehnic din București, Facultatea de electrotehnică, obținând în ianuarie 1962, diploma de inginer.

În anii '70 a urmat mai multe cursuri de specializare în țară și în Franța.

Revenind la activitatea sa în cadrul Marinei, în calitate de cadet, în vara anului 1942, a fost ambarcat pe distrugătorul *Regina Maria* și apoi pe puiorul de mine „Amiral Murgescu”, cu care în lunile august-septembrie a făcut primele misiuni de luptă: convoierea navelor de transport între Constanța – Gurile Dunării – Constanța.

Ca ofițer, cu gradul de aspirant, a fost ambarcat din iulie 1943 până-n iulie 1944, pe distrugătorul *Regina Maria*, îndeplinind funcțiile de ajutor ofițer cu navigația, transmisiuni și cifru, participând la 61 de misiuni de război, pe rutele Constanța, Sevastopol, Crimeea și Bosfor, și la dramatica evacuare a Crimeei, „Operațiunea 60000”, din aprilie - mai 1944.

În lunile iulie-august 1944, a comandat remorcherul dragor mine magnetice *Basarabia*, cu care a efectuat 20 de misiuni de dragaj între Capul Midia și Constanța. În ziua de 25 august 1944, remorcherul a fost scufundat inutil de către aviația sovietică. În ziua de 26 august i s-a încredințat comanda

unui alt remorcher, *Ovidiu*, cu care a îndeplinit cinci misiuni de depistare a submarinelor inamice. La 5 septembrie a trăit alături de întreaga Flotă Maritimă a României, drama debarcării și preluării de către noul aliat al navelor.

După perioada de concentrare la Paris, în noiembrie 1944 s-a întors la malul mării, de data aceasta la Mangalia, la bateria „Aurora”, unde va funcționa până-n octombrie 1945, când a fost mutat la fluviu. Aici i s-a dat comanda vedetei de siguranță nr. 2 *NMS Cpt. Lascăr Bogdan*. Așa cum am amintit mai sus, în februarie 1946 a fost trimis să urmeze cursurile Școlii de Aplicație, dislocată la Turnu Măgurele.

În august 1946, a fost trecut în cadrul disponibil al armatei, în mod samavolnic, așa cum au fost îndepărtați numeroși ofițeri valoroși ai României. La 9 august 1947, ofițerul a fost obligat să renunțe la marină. Trecerea în viața civilă l-a întors în orașul copilăriei, București, unde a desfășurat o laborioasă și diversă activitate.

A trecut în neființă un rachetist Comandorul Alexandru Cioroiu (1947 – 2012)

Dr. Mariana PĂVĂLOIU
Academia Navală „Mircea cel Bătrân”

În seara zilei de duminică, 5 februarie, s-a stins din viață comandorul Alexandru Cioroiu, în comuna natală, Valu-lui-Traian.

Adeseori, ne întoarcem la rădăcini, în locurile dragi, acolo unde am fost odată cu toți ai noștri, chiar și în momentele triste, când, ca odinioară la pieptul mamei, căutam alinare, mângâiere. Așa a făcut și el, când boala necrutătoare i-a doborât ființa ce devenise fragilă. Din casa părintească, mama, Mărioara, și tata, Ion, plecaseră, dar amintirile trăiau. Ele sunt vii și în memoria consătenilor lui. Învățătoarea sa, Ecaterina Georgescu, l-a dat exemplu multor generații de elevi ai Școlii Generale nr.1 din localitate. Și la Liceul „Mircea cel Bătrân” din Constanța, a fost printre primii, așa s-a făcut că în anul 1963, pe când trecea în clasa a X-a, a fost ales și trimis la Liceul Militar „Dimitrie Cantemir” din Breaza. A fost primul elev al unui liceu militar din satul lui. Tot primul a fost cel pe care l-au văzut consătenii în uniformă Școlii Superioare de Marină, iar din 1968/decembrie, în cea de ofițer al Marinei Militare.

În primele luni după absolvire, a comandat un pluton de elevi. Dar chemarea lui era marea cu vapoarele



Pentru meritele deosebite, a fost decorat în timpul participării la cel de-al Doilea Război Mondial, cu ordinele: „Coroana României” cu spade în gradul de cavaler, cu panglica de Virtute Militară, „Steaua României”, cu spade, în gradul de cavaler, cu panglica de Virtute Militară

sale. Amintirile din marșul de instrucție cu nava-școala *Mircea*, din portul Constanța până-n cețoasa Anglie, la Portsmouth, erau încă vii și-l îndemnau să urce pe puntea unei nave. A părăsit Constanța și a mers acolo unde se aflau mai toate navele militare maritime ale României, în portul Mangalia. A fost numit comandant de unitate de luptă 2, artilerie și rachete, la bordul unei nave moderne, o vedetă purtătoare de rachete. A fost dragoste la prima vedere, le-a ramas fidel VPR-urilor,



și frunza de stejar, Medalia „Crucea Comemorativă”, cu baretele „Marea Neagră” și „Crimeea” și cu „Emblema de Onoare a șefului Statului Major al Forțelor Navale”, 2008.

Comandorul în retragere Romeo Hagiac a donat numeroase obiecte și manuscrise Muzeului Marinei Române, Muzeului Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”, Muzeului Național de Artă al României ș.a. A desfășurat o vie activitate pentru cunoașterea tradițiilor Marinei Române – militare și comerciale –, atât prin scris, cât și prin conferințele ținute în fața studenților Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”. A colaborat la revistele „*Marea Noastră*”, „*Marina Română*”, „*Magazin istoric*”, „*Revista de istorie*”, „*Revista de Istorie Militară*”.

Este modelul unui camarad marinăr pe care-l vom simți alături mult timp de acum înainte! A iubit și a slujit Marina Militară cu cinste, eroism, onoare și toate dintr-o sinceră dragoste pentru ea.

Fie-i țărâna ușoară și amintirea veșnică!

Să se odihnească în pace! ■

urcând treaptă cu treaptă, la comandă. Mai întâi a fost ofițer secund, iar după absolvirea, la București, a Academiei Militare, Facultatea de Comandă și Stat Major, a primit comanda navei. În cadrul Divizionului 133 Vedete Purtătoare de Rachete, a fost avansat în funcție, șef de stat major. Pe timpul evenimentelor din decembrie 1989, a condus Divizionul 133 VPR, având gradul de căpitan de rangul I.

În anul 1994, a trecut la Brigadă, șef de stat-major. În anul 1999 s-a înființat Flotila 1 Maritimă și comandorul Alexandru Cioroiu a fost numit locțiitor al comandantului și șef de stat-major. În anul următor, Flotila s-a desființat, iar ofițerul a fost trecut în rezervă.

Dragostea pentru marină a rămas în sufletul său. Mai mult, a înflorit și în sufletul fiului său cel mic, Costinel, care în anul 1998 a absolvit Academia Navală „Mircea cel Bătrân”, ca șef de promoție la specialitatea artilerie și rachete. Așchia nu sare departe de copac. Fiul cel mare, Iliuță, este inginer constructor”.

Dar copacul, măcinat de boală, a căzut și a fost condus în ziua de 7 februarie, pe o viforniță cumplită, cu mare de gradul 12, la cimitirul din sat, de către familie, de vedetiștii lui veniți de la Mangalia și Constanța, ofițeri și amirali, aflați în rezervă ori în activitate și de consăteni.

În ziua de 22 mai ar fi împlinit 65 de ani. Dumnezeu să-l odihnească în pace! ■

Comandorul (r) Nicolae Bozenovici sărbătorit de maiștrii militari de marină la împlinirea vârstei de 90 de ani

Text: Bogdan DINU

Foto: Cristian VLĂSCLEANU

Momentele în care ne putem încă sărbători veteranii, mai ales nonagenari, sunt relativ puține și tot mai rare pe măsura trecerii timpului. De aceea, atunci când se întâmplă, ne grăbim să o semnalăm, chiar dacă efemer, și în paginile revistei noastre. Pe 10 februarie Liga Maiștrilor Militari de Marină l-a sărbătorit la sediul din incinta Școlii Militare de Maiștri Militari de Marină „Amiral Ion Murgescu” din Constanța pe comandorul (r) Nicolae Bozenovici la împlinirea a 90 de ani. În prezența sărbătoritului, a ficei sale Dana, venită tocmai din Germania, a comandantului școlii, comandorul Marian Bardan, a contraamiralului (r) Petre Zamfir, vicepreședintele Asociației Naționale a Veteranilor de Război Constanța, coleg și prieten apropiat de mai bine de șapte decenii (și care, la rândul său, urmează să împlinească 90 de ani în 2013), a contraamiralului de flotilă Niculae Ștefan, reprezentantul promoției 1957 a Școlii de Ofițeri de Marină și bineînțeles a membrilor Ligii și numeroșilor invitați, sărbătorirea a fost marcată de emoții, amintiri și evocări, mesaje și urări.

Cunoscut și apreciat în lumea marinărilor, fie ei din marina militară sau civilă, actualul comandor (r) Nicolae Bozenovici este veteran de război (ambarcat stagiar pe distrugătorul *Ferdinand*, timonier pe submarinul *Delfinul*, și apoi pe distrugătorul *Mărăști* și submarinul *Marsuinul*) unul din cei șase supraviețuitori ai echipajelor submarinelor românești care au luptat în ultima conflagrație mondială, a fost ulterior ofițer în Marina Militară (timp de zece ani și trecut în rezervă pe bază de „dosar”) și apoi o lungă perioadă comandant de lungă cursă în marina comercială, inclusiv comandant pe petrolierul *Biruința* unde l-a avut secund pe actualul președinte al țării, Traian Băsescu.

A fost sărbătorit de Liga Maiștrilor Militari de Marină, o inițiativă laudabilă care confirmă spiritul de corp, deoarece este membru de onoare al acestei asociații socio-profesionale încă de la înființare, după cum a fost și submaestru clasa a II-a, absolvent al Școlii de



Instantaneu de la aniversare. În fundal, de la dreapta la stânga: Mmp (r) Ion Banu, președintele LMMM, comandorul (r) Nicolae Bozenovici, Dana, fiica domniei sale.



Comandorul (r) Nicolae Bozenovici, la 90 de ani.

Submaeștri de Marină din anul 1942, în urmă cu 70 de ani. „De la primul suflet de siflee – semnalul marcând începerea formării echipajului Ligii Maiștrilor Militari de Marină – domnul comandor Nicolae Bozenovici nu a pregetat să se prezinte la bordul metaforice nave care, pusă pe chilă dreaptă în cea de a 16-a zi a lui octombrie 1990 urma să-și înceapă voiajul pe agitată mare a vieții apelând, în primul rând la experiența de viață a acelor oameni, mai mult sau mai puțin aplecați de greutatea anilor. Pe domnul Bozenovici îl aducea alături de ceilalți marinari din echipajul nou format asociații socio-profesionale, respectul pe care tot timpul l-a avut față de profesia de maestru militar marinar, profesie de debut a Domniei Sale în înde-

lungata carieră profesională ... Vă spun cu bucurie dar și cu deplină convingere, că din rândul acelor care apreciază calitățile umane ale domnului Nicolae Bozenovici facem parte și noi, cei aflați la timona metaforice nave, pe al cărei bordaj stă scris Liga Maiștrilor Militari de Marină. Confirm aceste spuse, prin a vă cere permisiunea ca în numele membrilor ligii să vă îmbrățișez, domnule Bozenovici, așa cum aș face-o oricând cu dragul meu bunic, urându-vă, totodată, ani mulți de viață, ani fericiți, atât cât va fi posibil, de suferințe și necazuri. La mulți ani, om bun și drag tuturor. La mulți ani cu sănătate!” a precizat în cadrul întâlnirii maestrul militar principal (r) Ion Banu citind mesajul Consiliului Director înainte de conferirea plachetei Ligii. Împovărat de ani dar cu spiritul tot tânăr comandorul (r) Nicolae Bozenovici, vizibil emoționat, a mulțumit tuturor: „Este o felicitare de suflet. Vă mulțumesc și sunt fericit că am ocazia, alături de dumneavoastră, să mă bucur de aniversarea celor 90 de ani de viață. Sunt mulțumit că în viață am muncit, am suferit, și am reușit să împărtășesc din cunoștințele mele celorlalți care, iată, acum mă sărbătoresc. Să trăiți!”.

Evenimentul, cu o încărcătură simbolică și afectivă deosebită se înscrie în preocupările constante ale Ligii Maiștrilor Militari de Marină de cinstire a veteranilor și colegilor mai vîrstnici și cu atât mai mult în cazul carierei cu totul particulare în slujba Marinei a comandurului (r) Nicolae Bozenovici. ■

La malul mării

Natura în mișcare, imagine pictată
Ea pasul pe nisip îl poartă, se-apropie de mal,
Tresare marea toată, s-a înșeninat deodată
Gîndurile-i toate se spulberă de val.

O cheamă marea, se vrea învolburată,
Vibrează sentimentul în adâncuri ancorat,
Se-adună în talazuri de iubire înecată,
Abisuri de tăcere în ea a adunat.

Marea suspina, corăbii pe valuri termurau,
Vânturi depărtate, la țarm raze de lumină,
Spre zările pierdute, nori de lacrimi se formau,
Toate sperau alături să o țină.

Și noaptea se opri în loc,
Pe temerari îi întorcea spre țarm din largul zării,
Fecioara își privea trecutul,
În așteptarea sa, pășind la malul mării.

Orizonturi frînte de vise de amor,
Se răscolesc nisipuri în marele abis,
Păsări în zbor, oprite-n drumul lor,
Catarge întrerupte, apar în al ei vis.

Privește-te-i tăcută, simțuri înghețate,
În plînsul ei lăuntric iubire a-necat,
Dar chipu-i luminează dorințe adunate
În lunga așteptare a iubitului visat.

Înălțătoare stare la zi de sărbătoare,
Ne crește sentimentul, ne-ndeamnă să visăm,
În pas de defilare, de la mic la mare,
A neamului trecut, în cor să îl cântăm.



Patriotismul

Tresare ritmul dragostei de țară,
Drapelul se înalță din umbra vremii lui,
Istoria din scrieri vechi coboară
Să facă loc în suflet, patriotismului.

Simboluri de credință purtăm în fiecare.
Le cultivăm prin fapte, vorbe și prin cânt.
Transmitem mai departe a dragostei valoare
De țară, de popor și de pământ.

De grele timpuri, de amintiri e plină istoria română,
Se bucură copiii de pacea ce-o trăim
Și așteptăm să vină o vreme și mai bună
În prag de sărbătoare, cu toții ne-o dorim.

Ne închinăm prin scrieri, cuvinte așezate,
Împărtășim prin cântec credința neamului,
Gânduri de iubire în suflet adunate,
Pe toate le datorăm, patriotismului.

Locotenent-comandor **Lucian SCIPANOV**
Grupul de Nave Sprijin Tulcea

Croazieră pe Dunăre

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

Rezolvarea careului din numărul trecut, NAVE (2):

Orizontal: 1) MINERALIERE. 2) ORE - ELICE - T. 3) NA - AMARA - BN. 4) I - CROM - RORO. 5) TD - TRAS - LI. 6) ORTAC - TU - CP. 7) RAR - HIENA - A. 8) GALERA - CIN. 9) COTOR - MACAZ. 10) ARAT - VEDETA. 11) G - TOPOR - SAR.

Vertical: 1) MONITOR - CAG. 2) IRA - DRAGOR. 3) NE - C - TRATAT. 4) E - ARTA - LOTO. 5) REMORCHER - P. 6) ALAMA - IR - VO. 7) LIR - STEAMER. 8) ICAR - UN - AD. 9) EE - OL - ACCES. 10) R - BRIC - IATA. 11) ETNO - PANZAR.

Ochiul Flotei



▲ **25 ianuarie 2012, Marea Neagră, crucișătorul USS Vella Gulf.**
Instantaneu din timpul exercițiilor desfășurate în comun de fregata *Regina Maria* și crucișătorul USS *Vella Gulf*.
(Foto: Cristian VLĂSCÉANU)

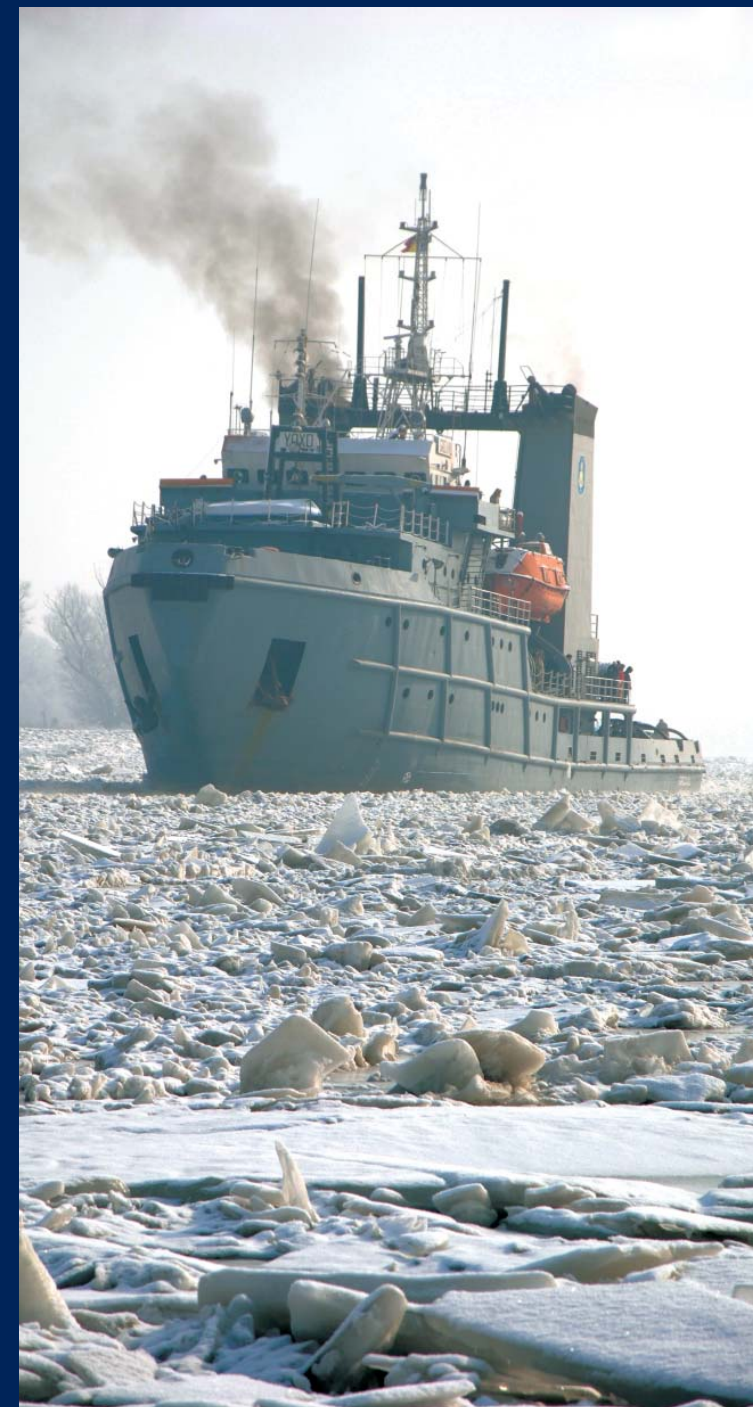


◀ **25 ianuarie 2012, Marea Neagră.**
Ambarcarea echipei Grupului Naval al Forței pentru Operații Speciale, GNFOS, în elicopterul Puma Naval pentru desfășurarea exercițiilor la fregata *Regina Maria* și crucișătorul USS *Vella Gulf*.
(Foto: Cristian VLĂSCÉANU)



◀ **23 februarie 2012, Academia Navală „Mircea cel Bătrân”.**
Viceamiralul dr. Aurel Popa, șeful SMFN, felicitându-l pe căpitanul Cosmin Ocheșel, secretarul de redacție al Grupului Mass-Media al Forțelor Navale, pentru locul I obținut la secțiunea „Presă, Film și Literatură”, a Concursului „Omul anului 2011”.
(Foto: Cristian VLĂSCÉANU)

► **15 februarie 2012, mila 20 pe Canalul Sulina, în apropiere de Gorgova.**
RMSIS Grozavul a spart gheața pe canal timp de două săptămâni.
(Foto: Cristian VLĂSCÉANU)



▼ **14 februarie 2012, Delta Dunării, Sf. Gheorghe.**
Farul subordonat Direcției Hidrografice Maritime fotografiat în amurg de pe unul din canalele interioare.
(Foto: Cristian VLĂSCÉANU)



► **25 ianuarie 2012, Marea Neagră.**
Comandantul fregatei *Regina Maria*, comandorul Valentin Iacoblev urmărind apropierea crucișătorului USS *Vella Gulf* pentru desfășurarea exercițiilor în comun.
Foto: Cristian VLĂSCÉANU



