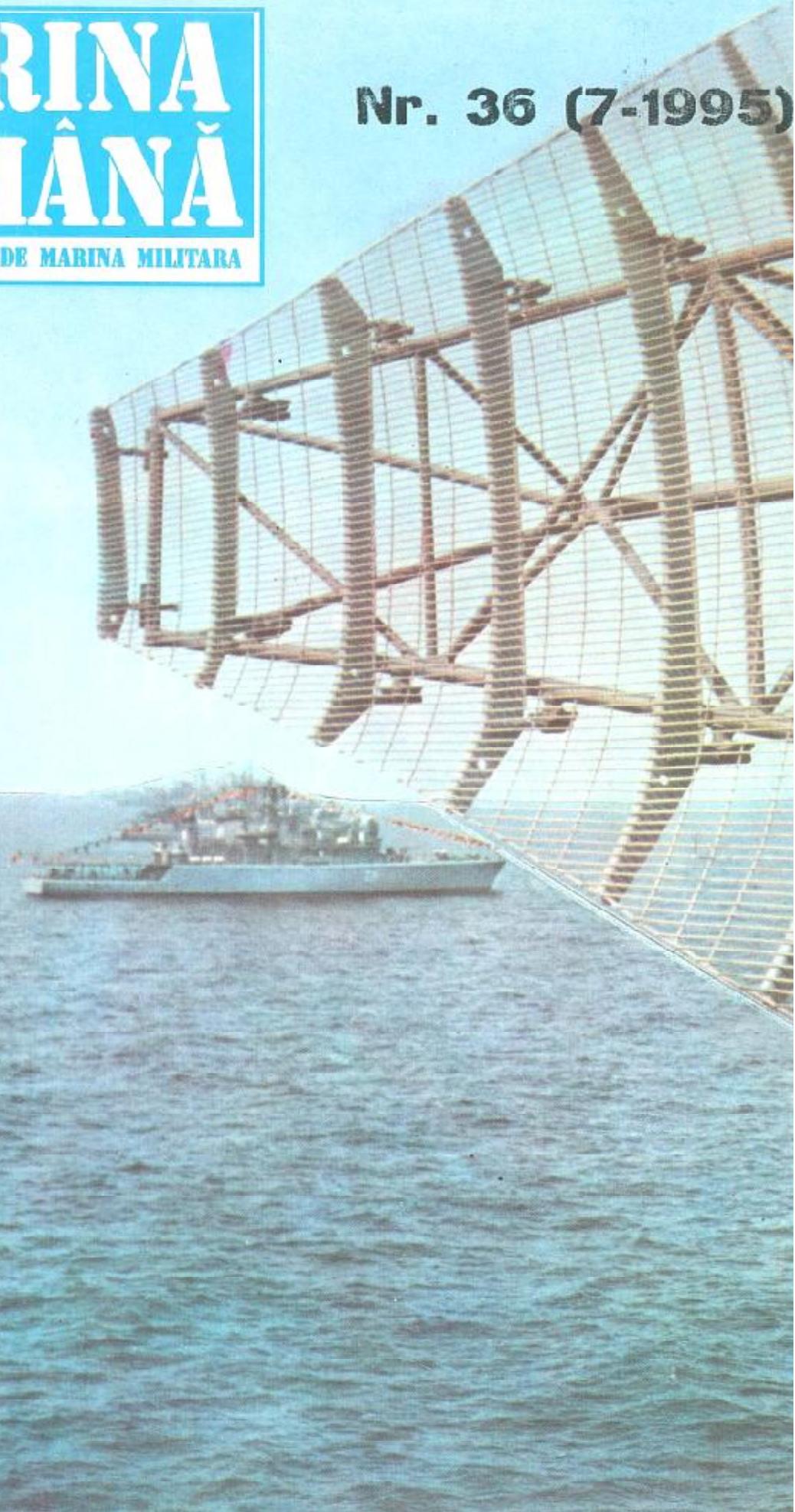


MARINA ROMÂNĂ

REVISTA EDITATA DE MARINA MILITARA

Nr. 36 (7-1995)



Din SUMAR:

- **Haga '95. Simpozionul NATO: "Protecția mediului marin"** pag. 5
- **Marina Militară Română - prezență activă la aplicațiile multinaționale din Marea Mediterană** pag. 7
- **Divizionul de corvete**
40 de ani de la intrarea în serviciul de luptă al Marinei Militare pag. 10
- **USS "SCOTT" - distrugătorul nepereche** pag. 16
- **"MIDIA" - jurnal de bord** pag. 17
- **Cultura - arma spirituală a militarului** pag. 22
- **MAGAZIN • MAGAZIN** pag. 25

Revista MARINA ROMÂNĂ este difuzată în București, porturile Constanța, Mangalia, Galați, Tulcea, Brăila, Călărași, Giurgiu, Drobeta Turnu-Severin și orașul Iași.

Cititorii se pot abona prin RODIPET S.A., Piața Presei Libere nr.1 București.

Revista MARINA ROMÂNĂ se află la poziția 5043 în Catalogul publicațiilor difuzate de RODIPET.

COLEGIUL DE REDACȚIE:

Comandor Ioan DAMASCHIN, redactor șef,
locotenent-colonel Costin CONSTANDACHE,
secretar general de redacție, căpitan Marian
MOȘNEAGU, redactor.

Corector: Floare BRÂNZĂ;
Dactilografie: Rodica CÂRCEANU;
Fotoreporter: Valentina CIUCU

Tehnoredactare: Floare BRÂNZĂ

Culegere text realizată la Centrul de Calcul al Marinei Militare

Operator calcul: Ana RUSU

Procesare computerizată

GMB
Publishing

GMB Show Room

B-dul Ferdinand nr. 32 Constanța
Tel: 041-693199, 618305
Tel/Fax: 041-619222

Tehnoredactor: Ovidiu ANGHEL

Redacția:

CERCUL MILITAR CONSTANȚA

Strada Traian nr.29
Telefon: 618127, 615700/238

Tiparul executat la
POLIGRAF S.A. Constanța



La Alba Iulia

Peste pământul

Sfânt al țării

Cerne vremea

*Cele dintâi zăpezi -
imaculate -*

Și bate clopotul

La Alba, în cetate,

Chemând românul

La ceas de rugă,

Crez și pietate,

Vestind în patru zări

C-avem, de-a pururi,

Un ideal - UNIREA,

Un tricolor

Și-o gardă

La drapel - OȘTIREA.

CETATEA DE SCAUN A SUFLLETULUI ROMÂNESC

La Alba Iulia, cetatea de scaun a suflletului românesc, glasul de bronz al clopotului a răsunat din nou, solemn, ca un orologiu al istoriei noastre, măsurând încă un an - al săptezeci și saptelea - al împlinirii celui mai scump ideal al acestui neam al românilor - MAREA UNIRE, de la 1 decembrie 1918. Reverberând în cele patru zări, glasul său s-a îngemănât cu cel al clopotelor din turnurile cetății lui Bucur, Vlad și Brâncoveanu, din turnurile Sucevei Marei și Sfântului Stefan, din cele ale Hunedoarei lui Iancu, din cetățile ce străjuiesc fărâmul stâng al Pontului Euxin...

La unison, chemărili solemne i-a răspuns ecolul din milioane de piepturi cu inimă românească, precum un singur și uriaș glas al conștiinței de sine ce este emanarea unei națiuni, a unui popor de același sânge și aceeași plâmadă.

Glasul de bronz al clopotului din Alba Iulia a răzbătut dincolo de frunțările desenate de vremuri, dincolo de Prut, de Dunăre, de Ocean, până departe, oriunde în lumea astă unde se găsesc trăitorii din același biagoslovit trunchi de neam vechi și vorbitori ai aceleiași limbii strămoșesti.

Zvonul său a trecut și dincolo de frunțările timpului și atâția eroi și martiri ai luptei noastre pentru supraviețuire în valo străbunilor au tresărit de sub zăpezile immaculate, cernute bland, în acest început de iarnă, peste morminte stiute și neștiute.

Sub drapelele lor, vegheate de vulturii strămoșilor legiuini române, ostașii țării au adus, în această zi de sărbătoare, omagiul lor sobru, cinstit și

sincer înaintașilor eroi, de la care iau nemuritor exemplu de strajă mereu trează a unui simbol - TRICOLORUL și a unui ideal - UNIREA.

Căci, aşa cum vecinii, prieteni și neprietenii, s-au convins, prin timp, acest neam bland, bun și pașnic al românilor, vesel și negăicevitor din fire, are câteva creațuri cu care nimeni nu poate a se juca - câteva simboluri străvechi și câteva idealuri, între care cel mai sfânt, cel mai legitim și mai de înțeles este UNIREA.

Dincolo de tururile istoriei, dincolo de răscruci, de căutări de sine,

de opinii politice, de patimi ce par a revăși aceste vremi de reașezare a nației pe calea ei firească, există o legătură ce unește, etern și de nedestăcăt, toți oamenii cu suflul românesc. Este florul ceasului sfânt, măsurat de orologul istoriei din turnurile de la Alba Iulia, an de an adăugându-se ca o infinită coloană a CREDINȚEI în steaua, destinul și dreptul sub soare al neamului nostru.

Locotenent-colonel
Costin CONSTANDACHE



1 decembrie 1918. În ceas marej și unic, de înălțătoare trăire, s-a săvârșit marele act de dreptate istorică pentru națiunea română - UNIREA

OPERAȚIUNI NAVALE, ALTELE DECÂT CELE DE RĂZBOI

Sfârșitul "RĂZBOIULUI RECE" a adus schimbări însemnante în doctrinele și strategiile navale ale marilor puteri maritime, dar și ale celorlalte state.

Astfel, s-a ajuns de la o "strategie negativă" care viza o confruntare convențională, și chiar nucleară, între cele două blocuri militare opuse, la o "strategie pozitivă" care dorește acțiuni concertate ale flotelor majorității statelor pentru menținerea sau impunerea păcii și încurajarea stabilității regionale.

Războiul naval urmărea, în primul rând, distrugerea inamicului pe mare pentru ca apoi să poată fi escaladat teritoriul adversarului și era prevăzut a fi dus prin operații distincte în toate mediile: în cosmos, în aer, la suprafața apei și sub apă.

Oceanele, mării, dar mai ales zonele de interes vitale erau brăzdate de grupări aero-navale care și urmăreau, fiecare, adversarul, fiind permanent gata de acțiune pentru a-și folosi armamentul de la bord.

Schimbarea situației politice a determinat apariția a noi modele strategice. Dacă înainte forțele trebuiau să acționeze "pe mare" pentru realizarea supremăției, acum ele sunt destinate să acționeze "dinspre mare" asupra uscatului, acolo unde este instabilitate politică, pentru a menține sau impune pacea.

Puteam afirma, cel puțin teoretic, că în prezent flotele nu mai au adversar pe mare și ele, din apropierea litoralului, își manifestă prezența pentru a avertiza țările unde sunt situații de criză, că în numele organismelor internaționale pot interveni. Dacă numai prezenta nu rezolvă criza atunci ea va fi gestionată cu rachete, avioane și infanteriști marini debărcați de pe nave.

Nici acțiunile "pe mare" nu sunt excluse, dar nu pentru confruntări violente aero-navale, ci pentru a participa la aplicarea embargoului impus de rezoluții ONU unor țări, sau pentru a da asistență umanitară

populației din zonele unde s-au produs catastrofe naturale.

Mai nou, navele militare primesc misiuni și de a controla rute maritime pentru a interzice traficul cu droguri, de a acționa împotriva terorismului, pirateriei și imigrației clandestine.

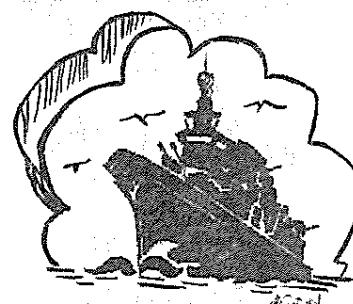
Aceste operații, altele decât cele de război sau cum le spun americani "Naval operations other than war" impun schimbări importante în tactica acțiunii pe mare și în programele de înzestrare cu mijloace ale flotei maritime militare.

Înainte de 1991 navele acționau, de regulă, în cadrul unor grupări mari pentru a putea realiza toate formele de apărare. Portavioanele erau escortate de crucișătoare și distrugătoare, având o permanentă "umbrelă aeriană". Grupările de fregate brăzduau întinsul apelor pentru a descoperi și urmări continuu submarinele purtătoare de rachete nucleare. Fiecare navă era specializată să ducă luptă, în principal, cu un singur gen de inamic.

Astăzi marile grupări navale nu se mai constituie, întrucât pe mare au dispărut adversarii potențiali. În această nouă situație navele de luptă acționează singure sau în grupări mici pentru misiuni, altele decât cele de război, pe care le-am amintit mai sus. Acest nou gen de misiuni reclamă nave universale, capabile să ducă luptă cu inamicul în toate mediile, în măsură să rămână pe mare perioade îndelungate de timp.

Toate operațiunile de menținere a păcii și de aplicare a rezoluțiilor ONU reclamă importante transporturi pe mare și în această situație controlul mării devine o necesitate vitală.

Navele de suprafață, submarinele și aviația maritimă se vor desfășura pe spații întinse pentru a proteja comunicațiile maritime și zonele unde se preconizează transbordarea sau debarcarea pe uscat a efectivelor, armamentului și materialelor cu care se vor desfășura



acțiunile militare de gestionare a crizelor.

Cele prezentate în acest articol diferă oarecum de principiile pe care le-am învățat în școlile pe care le-am urmat, când vedeam în acțiunile pe mare, în primul rând, marile grupări aero-navale care căuta și nimiceau inamicul pentru a realiza controlul și supremăția pe mare, iar flotele statelor mici trebuiau să stea cât mai lipite de litoral pentru a-l apăra împotriva unei invazii dinspre mare.

Acum, în timp de pace, navele și avioanele marinelor militare ale majorității statelor nu mai stau în porturi, ci patrulează în zonele cu grad ridicat de risc și desfășoară exerciții și aplicații, pentru a se pregăti în grupări multinaționale pentru a putea duce la îndeplinire rezoluțiile ONU sau ale altor organisme internaționale.

Pentru a duce la îndeplinire obligațiile ce ni le-am asumat, prin participarea la "PARTENERIAT", în acest an, navele noastre au participat la aplicații conduse de comandamente NATO, la exerciții tactice multinaționale desfășurate în Marea Neagră și Marea Mediterană și au executat marsuri de instrucție până în Marea Nordului, cu escale în multe porturi.

Tara noastră, până la această dată, a fost vizitată de 21 nave de luptă din 8 țări, cu toate executându-se căte un exercițiu de navigație în comun și acordarea asistenței de salvare pe mare.

Dar despre dimensiunea și însemnatatea activităților internaționale pe care Marina Militară le-a desfășurat în anul 1995, cred că este necesară o altă intervenție.

Viceamiral
Constantin IORDACHE

OPERAȚIUNI NAVALE, ALTELE DECÂT CELE DE RĂZBOI

Sfârșitul "RĂZBOIULUI RECE" a adus schimbări însemnante în doctrinele și strategiile navale ale marilor puteri maritime, dar și ale celorlalte state.

Astfel, s-a ajuns de la o "strategie negativă" care viza o confruntare convențională, și chiar nucleară, între cele două blocuri militare opuse, la o "strategie pozitivă" care dorește acțiuni concertate ale flotelor majoritatii statelor pentru menținerea sau impunerea păcii și încurajarea stabilității regionale.

Războiul naval urmărea, în primul rând, distrugerea inamicului pe mare pentru ca apoi să poată fi escaladat teritoriul adversarului și era prevăzută și făcă prin operații distințe în toate mediile: în cosmos, în aer, la suprafața apei și sub apă.

Oceanele, mările, dar mai ales zonele de interes vitale erau brăzdate de grupări aero-navale care și urmăreau, fiecare, adversarul, fiind permanent gata de acțiune pentru și folosi armamentul de la bord.

Schimbarea situației politice a determinat apariția a noi modele strategice. Dacă înainte forțele trebuiau să acționeze "pe mare" pentru realizarea supremăției, acum ele sunt destinate să acționeze "dinspre mare" asupra școalăului, acolo unde este instabilitate politică, pentru a menține sau impune pacea.

Puteam să afirmă, cel puțin teoretic, că în prezent flotele nu mai au adversar pe mare și ele, din apropierea litoralului, și manifestă prezența pentru a avertiza tările unde sunt situații de criză că în numele organismelor internaționale pot interveni. Dacă numai prezența nu rezolvă criza alunci ea va fi gestionată cu rachete, avioane și infanteriști marini debarcați de pe nave.

Nici acțiunile "pe mare" nu sunt excluse, dar nu pentru confruntări violente aero-navale, ci pentru a participa la aplicarea embargoului impus de rezoluții ONU unei țări, sau pentru a da asistență umanitară

populației din zonele unde s-au produs catastrofe naturale.

Mai nou, navele militare primesc misiuni și de a controla rute maritime pentru a interzice traficul cu droguri, de a acționa împotriva terorismului, pirateriei și imigrației clandestine.

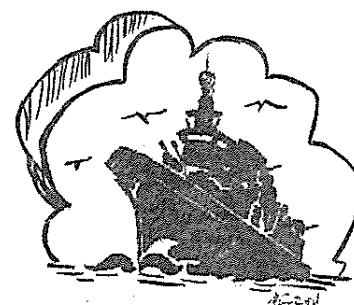
Acste operații, altele decât cele de război sau cum le spun americanii "Naval operations other than war" impun schimbări importante în tactica acțiunii pe mare și în programele de înzestrare cu mijloace ale flotei maritime militare.

Înainte de 1991 navele acționau, de regulă, în cadrul unor grupări mari pentru a putea realiza toate formele de apărare. Portavioanele erau escortate de crucișătoare și distrugătoare, având o permanentă "umbrelă aeriană". Grupările de fregate brăzduau întinsul apelor pentru a descoperi și urmări continuu submarinele purtătoare de rachete nucleare. Fiecare navă era specializată să ducă luptă, în principal, cu un singur gen de inamic.

Astăzi marile grupări navale nu se mai constituie, întrucât pe mare au dispărut adversarii potențiali. În această nouă situație navele de luptă acționează singure sau în grupări mici pentru misiuni, altele decât cele de război, pe care le-am amintit mai sus. Acest nou gen de misiuni reclamă nave universale, capabile să ducă luptă cu inamicul în toate mediile, în măsură să rămână pe mare perioade îndelungate de timp.

Toate operațiunile de menținere a păcii și de aplicare a rezoluțiilor ONU reclamă importante transporturi pe mare și în această situație controlul mării devine o necesitate vitală.

Navele de suprafață, submarinele și aviația maritimă se vor desfășura pe spații întinse pentru a proteja comunicațiile maritime și zonele unde se preconizează transbordarea sau debarcarea pe uscat a efectivelor, armamentului și materialelor cu care se vor desfășura



acțiunile militare de gestionare a crizelor.

Cele prezentate în acest articol diferă oarecum de principiile pe care le-am învățat în scolarele pe care le-am urmat, când vedeam în acțiunile pe mare, în primul rând, marile grupări aero-navale care căuta și nimiceau inamicul pentru a realiza controlul și supremăția pe mare, iar flotele statelor mici trebuiau să stea cât mai lipite de litoral pentru a-l apăra împotriva unei invazii dinspre mare.

Acum, în timp de pace, navele și avioanele marinilor militare ale majoritatii statelor nu mai stau în porturi, ci patrulează în zonele cu grad ridicat de risc și desfășoară exerciții și aplicații, pentru a se pregăti în grupări multinaționale pentru a putea duce la îndeplinire rezoluțiile ONU sau ale altor organisme internaționale.

Pentru a duce la îndeplinire obligațiile ce ni le-am asumat, prin participarea la "PARTENERIAT", în acest an, navele noastre au participat la aplicații conduse de comandamente NATO, la exerciții tactice multinaționale desfășurate în Marea Neagră și Marea Mediterană și au executat măsuri de instrucție până în Marea Nordului, cu escale în multe porturi.

Tara noastră, până la această dată, a fost vizitată de 21 nave de luptă din 8 țări, cu toate executându-se câte un exercițiu de navigație în comun și acordarea asistenței de salvare pe mare.

Dar despre dimensiunea și însemnatatea activităților internaționale pe care Marina Militară le-a desfășurat în anul 1995, cred că este necesară o altă intervenție.

Viceamiral
Constantin IORDACHE

PARTENERIAT PENTRU PACE

HAGA '95

SIMPOZIONUL NATO: "PROTECȚIA MEDIULUI MARIN"

Efect notabil, determinat de destinderea survenită în urma încreșterii războului reac și diviziilor lumii în două blocuri antagoniste, elementul ce pare a caracteriza, în prezent, "mondo militare" este o prezență mai pregnantă a armelor lumii dincolo de sferele tradiționale - apărarea -, implicarea lor în alte domenii majore ale vieții sociale. Domeniul în care prezența militară este dorită și așteptată, dacătoare potențialului de inteligență, tehnic și organizatoric pe care armata, ca instituție ce temelie a oricărui stat modern, îl detine.

Asadar, în proiectul militerului al treilea, instituția militară, deosebit de a fi parimată într-o viitoare lume ce se anunță mai înțeleaptă și mai pacifică - să dea Dumnezeu utilitatea, adaptându-și "din marf" activitatea și obiectivele în funcție de noile solicitări sociale, fiind gata să contribue la rezolvarea mulțimii problemelor cu care lumea modernă se confruntă. În ultimii ani există, pe largă, participarea armelor ca factor mediator al crizelor și conflictelor locale și acordarea asistenței în cazuri de dezastre naturale, în ceea ce privește implicarea militarelor în estomparea unei amenințări la înconjurătorul umanității de căi și de mănie - poluarea mediului înconjurător.

O confirmare prestigioasă, în acest sens, a constituit simpozionul NATO cu tema "Protecția mediului marin" organizat la sfârșitul lunii octombrie, găzduit de Colegiul de Apărare al Olonei, și sediul Ia Haga. Simpozionul a fost inițiat de Grupul Special de Lucru (S.J.G. 12), din cadrul Grupului Armamentului Naval al NRIO (R.C. - 141) și care preocupare vizată protecția mediului marin.

"Haga '95" este cea de-a doua manifestare cu această tematică (după seminarul desfășurat anul trecut la Varna) la care participă și țări membre ale "Parteneriatului pentru Pace". La simpozionul "Protecția mediului marin", desfășurat în această toamnă, România a fost reprezentată de doi ofițeri ai Statului Major al Marinei Militare - comandorul Laurențiu Geanoglu și căpitanul Cornel Văjâia.

În cadrul simpozionului, organizat în cinci secțiuni, principalele teme abordate s-au referit la realizări, probleme și strategii care să răspundă politicii naționale privind mediul înconjurător, costuri scăzute și rezultate tehnologice maxime în construcția de nave complet nepoluante, controlul și administrarea substanțelor periculoase și tratarea deșeurilor la bordul navelor militare, creștere ambientale pe timpul escalelor în porturile de vizită, interopereabilitatea în prevenirea răspândirii hidrocarburilor și materialelor periculoase și capacitatea combaterii poluărilor în ansamblu.

Prin omobil tatăl domului comandor Laurențiu Geanoglu, care a prezentat, în cadrul primei secțiuni, punctul de vedere al țării noastre, oferim, în rândurile ce urmăzoă, cititorilor revistei "MARIINA ROMÂNĂ" textul integral al comunicării ce s-a bucurat de o bună apreciere în acest prestigios cadru.

Locotenent-colonel
Costin CONSTANDACHE

REALIZĂRI, PROBLEME, STRATEGII PENTRU SATISFACEREA CERTINELOR PRIVIND PROTECȚIA MEDIULUI MARIN

Teatrul de desfășurare a unor activități multiple - marea, este zona de convergență a unor interese naționale și internaționale complexe, izvorăte din dorința naturală și nestăvălită a omului de mișcare, acțiune, dominare și de viață. Stăpânită de totă lumea și de nimeni, marea este o imensă suprafață, a cărei administrare este, uneori, foarte asemănătoare cu modul în care în țara mea, și nu numai a mea, a fost administrația către decesii proprietatea comună. Există, însă, semne bune de tratare corespunzătoare a problemelor mediului marin, în mod deosebit în acele zone în care densitatea de interese politico-economice este mai mare, unde nevoie de echilibru este acută și unde, cel puțin, interesul ambiental al unei țări puternice este implicat.

În scopul creației și păstrării echilibrului necesar există legislații naționale și internaționale și o tendință continuă de a le îmbunătății, precum și organisme adecvate pentru aplicarea lor.

Unele din aceste organizații sunt implicate la nivel general și, în principal, au un caracter politic, iar altele, cum ar fi acest simpozion, au responsabilități mai bine definite și evident sunt mai eficiente.

La nivel național nevoia de echilibru între cei implicați într-un fel sau altul în activități găzduite de mare este bine cunoscută. Este totuși foarte interesant că aproape prețutindeni cei mai interesați în păstrarea mediului natural sunt și cei mai lipsiți de mijloace adecvate să o facă.

În România, în ciuda unui suport legislativ potrivit, privitor la protecția

mediului ambiental, nu există încă organele suficiente unei bune aplicări a acestor legi. De exemplu, apele teritoriale maritime ale României sunt zona cea mai sensibilă unde se desfășoară o activitate susținută, mai ales în zonele portuare, implicând diferite țări, departamente, o mulțime de companii și a căror efect asupra mediului nu este necesar să-l mai explic. De aceea, cred că instituția pe care o are Franța, de Prefect Maritim, ar putea fi un model bun de urmat pentru rezolvarea problemelor pe care le avem.

Implicitarea Marinei Militare în problemele privind protecția mediului a fost până acum destul de moderată și aceasta se explică prin faptul că navele militare nu fac obiectul cerințelor IMO. Cele mai multe astfel de acțiuni au fost în domeniul echipării navelor mai mari cu instalații adecvate prevenirii poluării mediului.

În timpul anilor '80, când s-a derulat partea principală a programului de dezvoltare a Marinei Militare, toate navele cu deplasamente mai mari de 500 tone au avut prevăzut separatoare de sanită și tancuri pentru scurgeri de ape reziduale. Eficiența scăzută a unora din aceste echipamente, lipsa instalațiilor portuare de preluare și absența unor prevederi speciale pentru navele militare au făcut ca aceste investiții să nu aibă efectul așteptat.

În prezent, sarcinile de bază pe care Marina Militară și le-a asumat se inseră în două direcții. Prima este aceea de a asigura asistență în cadrul unui sistem național pentru combaterea poluării cu hidrocarburi. Am avut contacte cu cei însărcinați cu crearea sistemului și am căpătat anumite informații.

Noua structură și principalele misiuni ale fiecărui element de structură nu au fost definitivatate încă, dar misiunea Marinei Militare se presupune a fi cea de intervenție, cu echipament greu și personal instruit, în cazul catastrofelor de poluare.

A doua direcție este către realizarea unui program intern pentru reducerea efectului poluant al navelor militare asupra mediului unde ele își desfășoară activitățile. În acest scop s-au efectuat cercetări și s-a emis o documentație de către C.C.S.M.M.

În acest studiu, după o scurtă trecere în revistă a legislației române, se iau în studiu fiecare port în care se află

Comandor ing.
Laurențiu GEANOGLU

(continuare în pag. 6)

MARINA MILITARĂ ROMÂNĂ

*- PREZENȚĂ ACTIVĂ LA APLICAȚIILE
MULTINATIONALE DIN MAREA MEDITTERANĂ*



FREGATA "CONTRAAMIRAL EUSTATIU SEBASTIAN"- "IOLKOS '95"

În perioada 31 octombrie - 13 noiembrie 1995, fregata "CONTRAAMIRAL EUSTATIU SEBASTIAN" (264), comandată de locotenent-comandorul Dumitru Dordea, a efectuat un nou marș de instrucție în Marea Egee. Comandanțul acestui mars, la care au participat 15 ofițeri, 34 maistri militari și subofițeri și 40 de militari angajați și în termen, a fost contraamiralul Petre Ivancu, locțiitor al

șefului Statului Major al Marinei Militare, iar șef de stat major, căpitan-comandorul Valentin Botezatu, comandanțul Brigăzii de Nave Antisubmarin.

Între 3-10 noiembrie, nava a participat la exercitiul aeronaval multinational "IOLKOS '95", organizat și condus de Marina Militară Ellenă.

La operațiunile executate pe mare au mai participat: fregatele "LIMNOS" (comandanț-comandorul N.

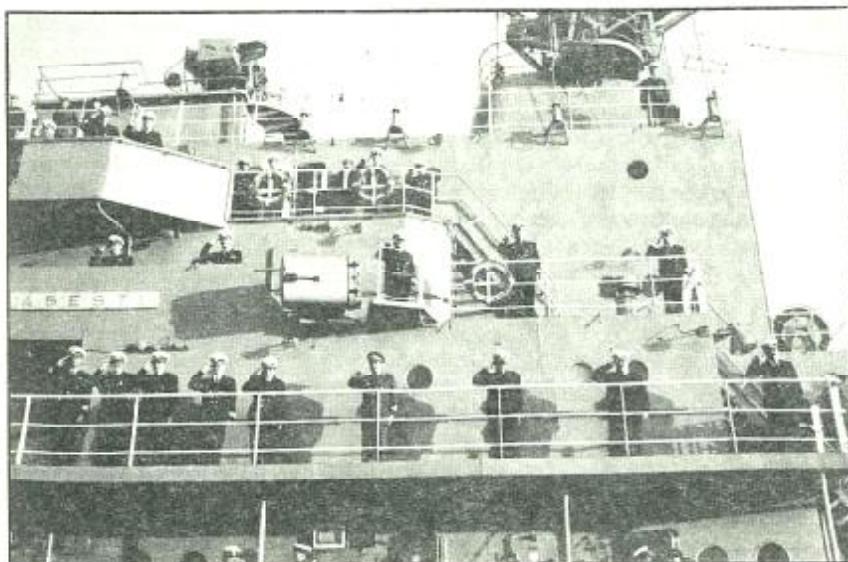
Manatos) și "EPIRUS" (comandanț F. Kamperis), corvetele "KAVALOUDIS" (locotenent-comandor C. Khristidis) și "VOTYSIS" (locotenent-comandor S. Kanaris) și submarinul "PONTOS" (locotenent-comandor A. Makris), aparținând Forțelor Maritime Militare ale Greciei, fregata italiană "ESPERO" (comandanț Canarupo Silvano), distrugătorul american "SCOTT" (comandanț Steven Johnson) și observatori militari din Bulgaria și Marea Britanie.

Scopul acestui exercițiu naval de tip LIVEX a fost executarea unor operații maritime în spiritul "Parteneriatului pentru Pace", prin cooperare reciprocă între NATO și națiunile partenere, care să contribuie la îmbunătățirea interoperabilității și pregătirii pentru operații în sprijinul menținerii păcii.

Pe timpul derulării activităților, navele participante au efectuat exerciții comune de pregătire marinărească, luptă antisubmarin, antiaeriană și împotriva navelor de suprafață, refacere a plinurilor pe mare, navigație tactică, precum și căutare și salvare pe mare. De asemenea, au fost executate trageri navale de artlerie asupra insulei Karavia.

Cu prilejul escalelor întreprinse în porturile Volos (3-5 noiembrie), Nauplion (6-7 noiembrie) și Pirou (8-10 noiembrie), marinari români au vizitat muntele Pilon, Mikines, Teatrul antic Epidaurus și Acropolele din Atena.

DISTRUGĂTORUL "MĂRĂȘEȘTI" - "COOPERATIVE MERMAID/ CLASSICA '95"



În perioada 11-29 noiembrie 1995, distrugătorul "MĂRĂȘEȘTI" (111), comandat de căpitan-comandorul Dumitru Preda, a executat un marș de instrucție în Marea Mediterană, unde a participat la aplicația maritimă "COOPERATIVE MERMAID/CLASSICA '95". Echipajul navei a fost alcătuit din 48 ofițeri, 70 maistri militari și subofițeri, 132 militari angajați și în termen.

Comandanțul marșului a fost comandanțul Traian Atanasiu, locțiitor al șefului Statului Major al Marinei Militare, iar șef de stat major, comandanțul Ion Postică, comandanțul Brigăzii Rachete

Căpitan
Marian MOȘNEAGU

(continuare în pag. 8)

(urmare din pag. 7)

Navale.

În drum spre portul La Spezia, distrugătorul "MĂRĂŞEŞTI" a străbătut Marea Neagră, Marmara, Egee, Ionică, Tireniană și Ligurică, tranzitând strâmtorile Bosfor, Dardanele și Messina.

În dimineața zilei de 17 noiembrie, nava a acostat la cheul Arsenalului Naval din portul La Spezia. Pe timpul staționării, echipajele navale participante au fost angrenate în desfășurarea unor exerciții de transmisioane, schimburi de experiență, ședințe de planificare, prelucrarea planului de ieșire pe mare și antrenamente în port.

Aplicația a fost organizată de Comandamentul Forțelor Aliate din sudul Europei, cu sediul la Napoli și a fost condusă de un Stat Major combinat, alcătuit din ofițeri ai tuturor națiunilor participante. Misiunile și activitățile desfășurate în portul La Spezia, apele teritoriale ale Italiei și apele internaționale ale Mării Ligurice au urmărit perfecționarea deprinderilor participanților și executarea operațiunilor maritime, în special ale celor specifice aplicării embargoului maritim.

Între 22-23 noiembrie, s-au desfășurat activitățile practice - operațiile de supraveghere navală specifică embargoului maritim, apărare a transporturilor maritime umanitare, căutare și salvare pe mare, convoiere, luptă împotriva avariilor, la care au participat distrugătoarele "ARDITO" (Italia) și "MĂRĂŞEŞTI" (România), fregatele "DE WERT" (S.U.A.), "LIBEC-CIO" (Italia), "THRACE" (Grecia), "DESCUBIERTA" (Spania), "ADA TEPE" (Turcia), "JACOUBET" (Franța), "SMELI" (Bulgaria), "HATMAN SAGADAYCHNYP" (Ucraina), tancurile petroliere "VESUVIO" (Italia) și "ATYIA" (Bulgaria).

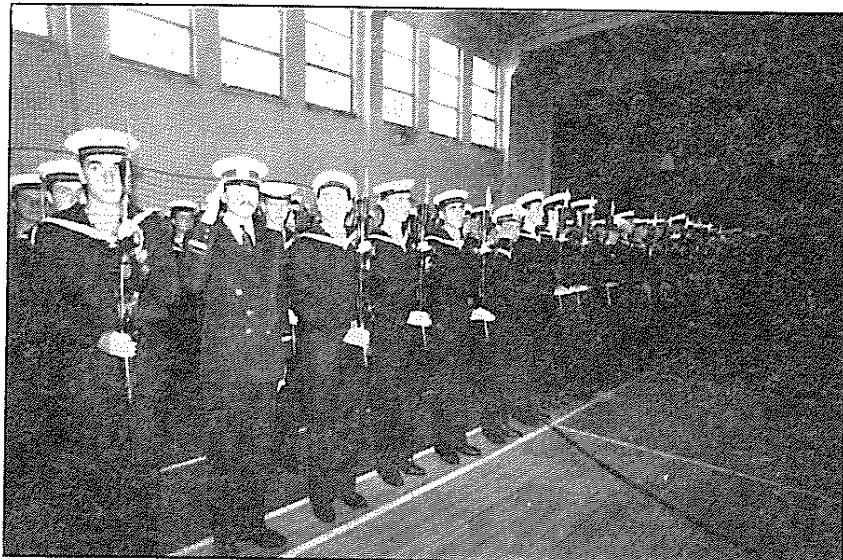
Marcarea forțelor aeriene a fost realizată de către avioane de patrulare maritimă P-3 C ORION (SUA), BREGUET ATLANTIC I (Italia) și avioane de vânătoare-bombardament TORNADO italiene.

Bilanțul aplicației a avut loc vineri, 24 noiembrie, în sala de ședințe a Comandamentului Diviziei I Maritime a Italiei.

Marșul de înapoiere început a doua zi a decurs normal, nava-amiral a Marinei Militare Române finalizând cel de-al treilea marș de instrucție desfășurat în Marea Mediterană cu misiunea îndeplinită ireproșabil.

VIVAT ACADEMIA!

A DEPUS JURĂMÂNTUL PRIVIND SPRE VIITOR. PROMOȚIA ANULUI 2000



Academie Navală "MIRCEA CEL BATRÂN", 4 noiembrie 1995.

În poftida plorii de afară, în marea sală de sport ce a găzduit festivitatea depunerii jurământului de către studenții anului întâi, chipurile sunt aureolate de emoție și acea lumină interioară proprie marilor evenimente de viață. Alături de viitorii ofițeri de marină militară și civilă ce se pregătesc acum să pășească - printun act solemn - pe drumul deloc ușor, dar pasionant al deprinderii acestei profesiuni deosebite pentru care au optat - marinăria - se află cadre ale academiei, colegi din anii mai mari, părinți și rude, unele venite din depărtate colțuri ale țării pentru a împărtăși bucuria momentului cu fiili, frații sau nepoții lor.

Sobru, simplu, concis, ceremonialul militar este emoționant. În sunetele fanfarei este adus Drapelul Academiei Navale, simbolul sfânt sub care vor fi rostite cuvintele jurământului. Culorile și însemnele lui domină adunarea. Sub faldurile sale un străvechi ritual va fi reluat și de această dată, așa cum a fost împlinit, prin secole și ani, de generații și generații de tineri români care, îmbrăcând haina militară, au răspuns chemării patriei, chemările străbune de împlinire a unei sfinte datorii.

Scurte comenzi militare. Se dă onorul! Este întâmpinat, cu ceremonialul tradițional, domnul viceamiral-comandor Gheorghe Anghelescu, șeful Statului Major al Marinei Militare, care a ținut să onoreze cu prezență sa solemnul moment de viață al viitorilor marinari ce va rămâne, pentru totdeauna, întipărit în memoria, în inima fiecăruia. Comandor Eugeniu Cristescu, comandantul Academiei Navale prezintă raportul.

După scurte alocuțiuni rostite de reprezentanți ai tinerei promoții și promoților mai mari, se rostește Jurământul. Din tinerele piepturi, glasuri ferme rostesc "Jur..." È Jurământul de credință către Patrie, către Națiunea Română. È Jurământul făcut de cei mai tineri ostași marinari ai țării, în acest al 135-lea an de la înființarea Marinei Militare moderne a României. È Jurământul viitorilor specialiști marinari ce și vor încheia studiile, începutele acum, în anul 2000. È Jurământul promoției "2000" rostit cu față privind spre viitor, cu credință în destinele acestei țări și acestui neam căruia - prin sacre cuvinte - se angajează să-i fie fideli, să-i dedice eforturile, munca și inteligența lor.

În secunda de liniște ce urmează cuvintelor sacre ale jurământului ai sentimentul că auzi respirația istoriei și urarea altor generații pentru aceea de azi: "VÂNT BUN DIN PUPA promoției anului 2000, GENERAȚIEI DE OFIȚERI AI SECOLULUI CE VINE!".

VIVAT ACADEMIA !

O atmosferă de studiu, riguroasă și eficientă, ce onorează numele instituției

- INTERVIU CU ACADEMICIANUL RADU VOINEA -

- Domnule academician Radu Voinea, sunteți o personalitate foarte cunoscută în lumea științifică românească, cu o îndelungată și rodnică activitate în sfera cercetării și învățământului universitar. Începând din anul 1994 ați acceptat oferta - ce onorează, de altfel, Academia Navală "MIRCEA CEL BĂTRÂN" - de a fi profesor asociat al acestei instituții de învățământ superior. Ce anume v-a determinat opțiunea?

- În anul 1993 am fost invitat să participe la Constanța, la sesiunea științifică de anvergură națională, cu tema "Mecanica solidelor", organizată de Academia Navală "MIRCEA CEL BĂTRÂN". A fost prima mea

navală, curs extins pe ambele semestre. Am devenit, deci, cel mai "tânăr" profesor al Academiei.

- Care sunt impresiile dumneavoastră după acest prim an universitar la Academia Navală "MIRCEA CEL BĂTRÂN"?

- Așteptările mele n-au fost înșelate și prima impresie - excelentă - a fost pe deplin confirmată în timp. Ca o primă remarcă doresc să relev, cu placere, faptul că am regăsit aici ceva din atmosfera de acum 30 de ani de la Politehnica București - săli pline de studenți animați de interesul și de pasiunea pentru studiu, de dorința de a se forma - prin studiu metodic - ca viitori specialiști, cu o solidă

studiu, a programei, sunt abordate cu o notabilă seriozitate de către tinerii studenți ca și de profesorii lor.

- Ce impresie v-au creat colegii de catedră, corpul profesoral al Academiei?

- M-am integrat cu placere în acest corp profesoral serios, cu un bun nivel științific, cu o permanentă preocupare pentru perfecționarea procesului de învățământ și eforturile mai tinerilor mei colegi se regăsesc, impede, atât în nivelul disciplinelor lor - și examenele de final de an au relevat-o perfect - cât și în preocuparea pentru propria perfecționare profesională. M-a impresionat această dorință de autodăpătare, faptul că 42 de cadre ale Academiei sunt doctoranzi în științe (unul dintre acestia - locotenent-comandor Ionel Preda, de la catedra Arme de marina, optând chiar pentru mine ca îndrumător). Repet, este, în Academie, o atmosferă propice studiului, munci serioase, în care sunt implicați și studenții și profesorii, atmosferă stimulată puternic de conducerea Academiei Navale "MIRCEA CEL BĂTRÂN" pentru care aceasta merită respectul și aprecierea tuturor celor ce doresc ca Marina Română să aibă, în viitor, specialiști de care are nevoie pentru a "naviga", cu succes, în "apele" mileniului trei.

Sper, de asemenea - și munca mea la catedră, experiența dobândită în raport cu studenții o confirmă - ca în perspectivă, activitatea tehnică să depășească acest "con de umbră" în care a intrat, aparent, în ultimii ani, în care e preferată altor specialități ca economia, științele juridice, ziaristica chiar. Așa - cred eu - e un element pasager care vine nu de la respingerea de către tineret a profesiei tehnice (a cărei importanță în progresul social e esențială) ci, mai degrabă, de la grija dobândirii unui loc de muncă, după absolvire. Am concluzionat asta și după înscrerile la examenul de admitere la Politehnica București, cu candidați foarte puțini și prin opoziție mare concurență (peste 4 pe loc) la Academia Militară, care oferă tânărului certitudinea unei repartiții. Eu cred, însă, că odată cu stabilizarea vieții economice ce se întrezărește, cu intrarea vieții noastre sociale pe fâșașul ei firesc, activitatea tehnică să-si redobândească locul merită, atât de necesar societății românești în mersul ei înainte.

*Locotenent-colonel
Costin CONSTANDACHE*



Întâlnire cu oamenii Academiei, cu instituția în ansamblul ei, și am rămas cu o frumoasă impresie despre munca științifică și didactică desfășurată de acest colectiv, despre notabilele sale rezultate, despre interesul și strădania sa de a onora numele celei mai vechi instituții de învățământ superior a Dobrogei. Cu acest prilej, domnul prorector - comandor dr. ing. Viorel Maier, pe care-l cunoșteam, de altfel, dinainte, ca pe un om cu frumoase rezultate în munca științifică - mi-a propus să luă un curs de mecanică teoretică și rezistența materialelor, în Academie, propunere la care - sub impresia amintită - am răspuns favorabil, cu placere. Și, astfel, din 1994 am început să susțin acest curs la Facultatea de Marină Militară, specialitatea navigație, echipamente de navigație, hidrografie și radioelectronică

pregătire profesională. Cupările de iau trebuie să adaug că această atmosferă a devenit astăzi mai degrabă o excepție în mediu politehnic, la București, de pildă, studenții având o slabă frecvență, chiar sporadică, la cursuri. Orici, spre deosebire de alte facultăți, cele ale Politehnicii sunt, cum spunea un dascăl al meu, o **școală**, în sensul că ea presupune o rigoare, o disciplină liber consumată, mult mai mare ca, de exemplu, la litere. La Politehnică prezența la curs și seminarul studentului nu poate fi facultativă, ea este absolut necesară pentru succesul demersului său. Nu poți deveni un bun specialist, un bun inginer, "săring trope" în procesul instrucțiv, sau învățând în sesiuni. E o rigoare și un clar specific al Politehnicii. Și, cum spuneam, mă bucur că la Academia Navală rigoarea

DIVIZIONUL DE CORVETE

40 DE ANI DE LA INTRAREA ÎN SERVICIUL DE LUPĂ AL MARINEI MILITARE

Nave solidare cu trecutul

Ca și marinarii care au menirea să le asigure operativitatea și vitalitatea, navele militare au propriile biografii din care nu pot să lipsească reperele cronologice. Astfel, în registrele istorice ale multor unități cei care le-au slujit au consemnat, alături de evenimente memorabile, ziua lansării la apă, botezului, înmânării pavilionului, fapte de arme din serviciul

vânătorului de submarine 1.

Cele trei vânătoare de submarine clasa "KRONSTADT", achiziționate din flota U.R.S.S., au fost preluate din baza navală Sevastopol de către echipajele românești comandate de căpitanul Gavrilă Mihai (V.Sm.1) și locotenentii majori Ion Suceava (V.Sm.2) și Nicolae Lungoci (V.Sm.3). Ele au fost la Mangalia, la 24 decembrie 1955 formând nucleul divizionului care a fost condus inițial de locotenent-comandor Dumitru Gabrian.



Echipajele românești la Sevastopol

de luptă și inevitabila retragere din serviciu - "pensionarea" navei.

Evoluția Divizionului Vânători de Submarine constituie o parte din istoria Marinei Militare Române de după cel de-al doilea război mondial. Identificată cu însăși tradiția luptei antisubmarin, afirmarea acestuia a fost călăuzită de experiența primelor generații de veterani care s-au format pe cele patru vedete rapide antisubmarin tip M.A.S. (motoscafo antisomergibile), cumpărate în anul 1920 din Italia sau la bordul altor patru remorhere de ascultare submarină care au actionat în Marea Neagră, în timpul ultimei conflacții mondiale.

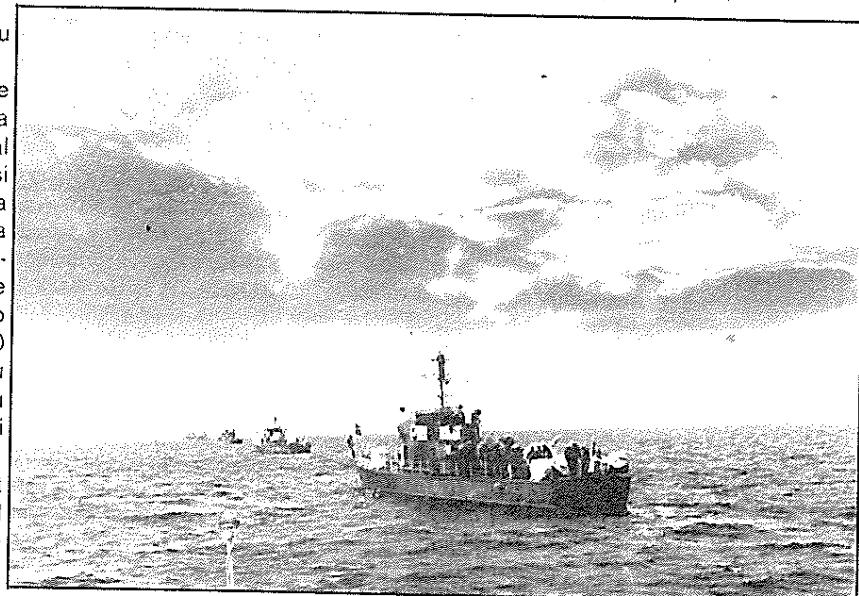
La 25 iulie 1955 era disfișat Divizionul 1061 Nave Antisubmarin, locul său fiind luat de noul divizion de corvete care aveau să intre în compunerea Diviziei Maritime. La 10 noiembrie 1955, odată cu arborarea pavilionului românesc la bordul

Vânătoare în Marea Neagră

Pentru îndeplinirea principalei lor misiuni - de căutare, descoperire și atac al submarinului - navele erau dotate cu stații de hidrolocație "TAMIR 11", 2x4 lansatoare bombe reactive la proverba, 2 aruncătoare BMB-1 și 2x6 lansatoare bombe antisubmarin, la pupa.

În cele patru decenii de activitate, navele acestei unități de elită a Marinei Militare nu au contenit să se instruiască pe mare, participând la multiple exerciții și aplicații naționale și internaționale. Numeroase generații de ofițeri, maistri militari și militari în termen au navigat cu vânătoarele de submarine, constituite în grupări navale de căutare-lovire, pentru descoperirea și "atacul" submarinului real, în raioanele Mangalia, Caliacra și Sevastopol, împreună cu navele flotelor aliate.

Acționând energetic și eficace, ziua și noaptea,



Corvete în staționare la ancoră pe mare

indiferent de anotimp sau de starea mării, sub conducerea unor comandanți de excepție, marini desăvârșili, de la comandanți Dumitru Gabrian, Marin Nistor, Petre Telegescu, Nicolae Radu, Gheorghe Matei, Ion Suceava, Traian Pătrău, Costică Mărsu, Gheorghe Buretea, Ion Dută sau viceamiralul-comandor Gheorghe Anghelescu, fost sef de stat major și comandant în perioada 1965-1971, la căpitan-comandorul Dorin Dănilă, actualul său comandant, unitatea a înregistrat succese deosebite.

În aprilie 1969, navele divizionului au ieșit pe mare pentru executarea unor antrenamente specifice de pregătire. La 13 aprilie, pe timpul marsului de înapoiere în port, vânătoarele au fost surprinse de o înrăutătire bruscă a mării. Vântul atingea 10-11 m/sec. iar marea ajunsese la gradul 6-7. În această situație extrem de critică, din cauza smulgerii unui sart din bordul babord, catargul vânătorului de submarine 1 s-a rupt. Actionând cu calm și prezență de spirit, căpitanul Constantin Pora a reusit să dirijeze echipajul astfel încât catargul a fost amarat în bordul tribord, navele reușind să se adâpostească în cele din urmă, fără pierderi, la Sulina.

La începutul lunii august 1978, în timp ce se întorceau de la Sevastopol unde participaseră timp de o săptămână la Ziua Marinei Flotei U.R.S.S., din Marea Neagră, echipajele vânătoarelor de submarine 1 și 2 întîmpină cu bărbătie o tempestă necrutătoare. Surprinse de furtună la circa 90 Mm travers Costinești, navele au fost derivate în apele teritoriale ale Bulgariei, s-au dispersat dar au rezistat cu bine momentelor cramatici.



Comandorul Costică MĂRSU, comandanțul cu cel mai indelungat stagiu la comandă, în fruntea divizionului, și căpitan-comandorul Dorin DĂNIILĂ, pe atunci comandant de navă în devenire, la bordul VSM 2.

cu care s-au confruntat.

Corvete în zi de sărbatoare.

Po parcursul anului 1974, vechiul corvet din secția 1 li se adăugă vânătoarele de submarine 41, 42, 43 și 44, construite în Sânțierul Naval Mangalia, care măresc astfel capacitatea combativă a unității. Începând cu 1 ianuarie 1983, unitatea s-a desprins de Divizia Maritimă și a intrat în subordinea Brigăzii de Apărare a Raionului Maritim și Fluvial.

În perioada 1 august 1986 - 24 februarie 1990, divizionul și-a desfășurat activitatea în dispozitivul de dislocare din portul Sulina.

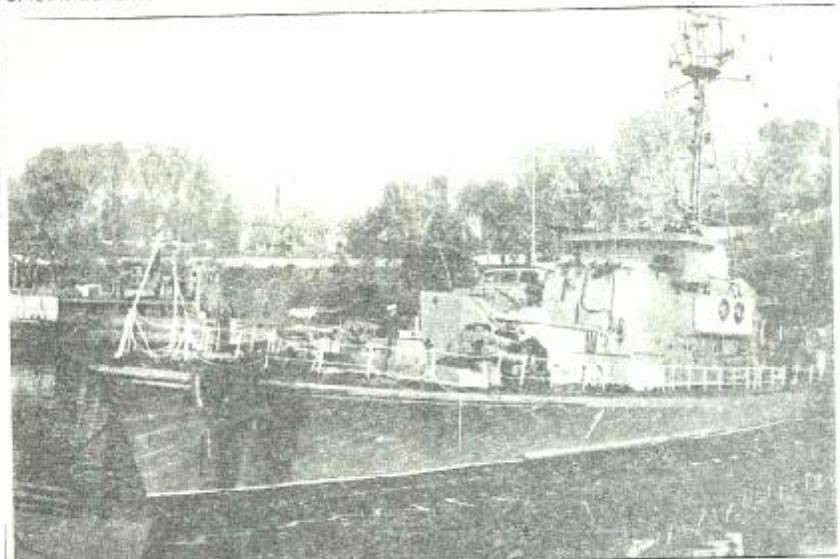
O etapă relativ scurtă, cuprinsă între 30 iunie 1989 - 6 februarie 1990, vânătoarele de submarine și dragoarele

de rădă din cea mai estică garnizoană a țării fuzionează, formând un divizion mixt condus de comandorul Cornelius Rudencu.

Pe timpul evenimentelor din decembrie 1989, navele au actionat în zona Delta Dunării și a platformelor de foraj marin.

În anul 1994, divizionul a intrat în compunerea Brigăzii de Nave Antisubmarin, iar în luna septembrie 1995, și-a schimbat denumirea în Divizion de Corvete.

În decembrie 1988, vânătorul de submarine "COMANDOR EUGENIU BOTEZ", comandat în prezent de locotenent-comandorul Dan Orăsanu, a părăsit Sânțierul Naval Mangalia, unde a suportat cea de-a treia serie de ucrări de modernizare. Un an mai târziu, a fost urcat pe doc vânătorul de submarine "COMANDOR CONSTANTIN COSTĂCHESCU" care a avut nesansa de a fi dezarmat. În fine, vânătorul de submarine "COMANDOR ALEXANDRU CĂTUNEANU", cap de serie, comandat de locotenent-comandorul Sorin Coadă, aflat în ultima vreme în stare de conservare și plutind ca o stăviliță în calea uitării, a constituit punctul de atracție al fostilor camarazi. Invitați la aniversarea organizată în unitate vineri, 10 noiembrie 1995, fostii combatanți au rememorat anii de glorie ai cărerei lor, evocând amintiri comune și peripetii care prin farmec și expresivitate concurează capitulo încă nescris din epopeea corvetelor românești.



Vânătorul de submarine 1

*Căpitan
Marian MOSNEAGU*

LICEUL MILITAR "Alexandru Ioan Cuza", 45 DE ANI DE LA ÎNFIINȚARE

Vineri, 10 noiembrie 1995, în viața Liceului Militar "ALEXANDRU IOAN CUZA" s-au petrecut două evenimente cu o încarcătură emoțională deosebită pentru cele 488 tinere vlaștare în uniformă albastră, a colectivului de profesori și cadre de marină ai instituției: Ceremonialul înmânării Drapelului de Luptă, acest simbol al onoarei și împlinirii



datoriei față de patrie și festivitatea aniversării a 45 de ani de la înființare.

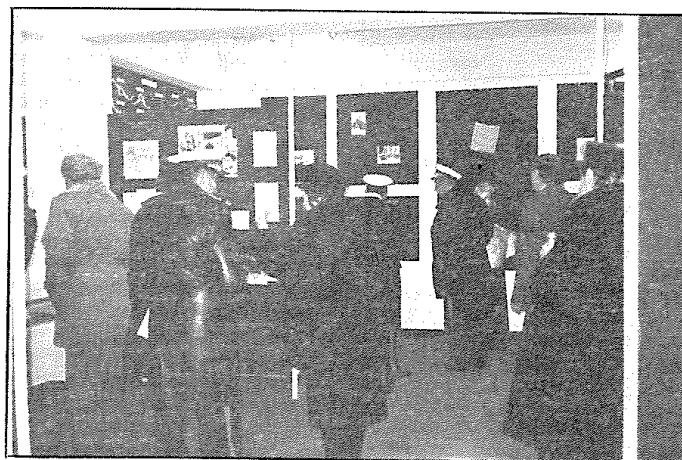
Ceremonialul s-a desfășurat pe faleza din fața Statului Major al Marinei Militare în prezența întregului efectiv al Liceului, a unui numeros public și cu participarea unui însemnat număr de ziaristi.

După oficierea unui serviciu religios și citirea Decretului Prezidențial, Drapelul de Luptă a fost înmânat de către domnul viceamiral-comandor Gheorghe Anghelescu, șeful Statului Major al Marinei Militare, domnului contraamiral George Petre, comandanțul Liceului, fost elev din prima promoție a acestei instituții. Elevii au depus jurământul la drapel.

A urmat apoi festivitatea de aniversare care a cuprins: citirea Ordinului de zi al șefului Statului Major General, seurte alocuțiuni, defilarea efectivelor liceului.

Cu acest prilej s-au organizat vizitarea liceului, inaugurarea muzeului, un spectacol și, în final, o masă festivă.

Comandor
Ioan DAMASCHIN



Aspect din muzeul inaugurat la aniversare

PROMOVĂRI



Viceamiral C-tin IORDACHE

inspector pentru Marina Militară în Inspectoratul Ministerului Apărării Naționale

S-a născut la 17 octombrie 1934, în comuna Găneasa, sectorul agricol Ilfov.

A absolvit Școala Militară ofițeri de Marină (1955), Academia Militară Generală, secția Marină (1969) și Cursuri postacademice superioare (1975 și 1985).

A îndeplinit următoarele funcții: 1955-1956, specialist arme sub apă la un divizion de dragaj fluvial, 1956-1957, comandat unitate de luptă arme sub apă la bordul distrugătorului 2, 1957-1959, specialist și șef Birou arme sub apă la Brigada de Apărare a Raionului Maritim, 1959-1964, ofițer secund, comandant dragor radă și secție vedete dragoare, 1964-1966, șef de stat major divizion nave fluviale, 1969-1975, șef de stat major și respectiv comandant divizion nave antisubmarin, 1975-1979, șef secție la Comandamentul Marinei Militare, 1979-1983, comandant de brigadă fluvială, 1983-1993, locțitor al comandanțului și șef de stat major la Comandamentul Marinei Militare. În perioada 1993-1995 a îndeplinit funcția de prim-locțitor al șefului Statului Major al Marinei Militare.

Este căsătorit și are doi fiți, ofițeri de marină.

ÎN IERARHIA MARINEI MILITARE

În cadrul unei festivități organizate la Statul Major al Marinei Militare, domnii Gheorghe Tinca, ministru apărării naționale și general de corp de armată Dumitru Cioflină, șeful Statului Major General, au prezentat, la 20 octombrie 1995, noile funcții pe care au fost promovați unii amirali și ofițeri de marină. Spre cunoștință îi prezentăm cititorilor.



Comandor

Stefan BENTĂ

Inspector pentru Marina Militară în Inspectoratul Statului Major General

S-a născut la 4 octombrie 1947, în localitatea Sicleu, județul Arad.

A absolvit Școala Militară Superioară Ofițeri de Marină (1968), Academia Militară, secția Marină (1978), Cursul postacademic (1984), Academia Statului Major General al Forțelor Armate ale Federației Ruse (1992).

A îndeplinit următoarele funcții: 1968-1969, comandant pluton elevi la Școala Militară Ofițeri Activi de Marină, 1969-1976, comandant unitate de luptă artillerie, arme sub apă și ofițer secund pe vânătoare de submarine, 1978-1994, ofițer și șef birou în secția Operații din Comandamentul Marinei Militare, 1994-1995, comandant al Brigăzii Fluviale și, respectiv, șef de stat major la Flotila de Dunăre.

Este căsătorit, nu are copii.



Comandor Traian ATANASIU

Locuitor al șefului Statului Major al Marinei Militare.

S-a născut la 20 noiembrie 1947, în orașul Mangalia, județul Constanța.

A absolvit Liceul Militar "DIMITRIE CANTEMIR" din Breaza (1965), Școala Militară Superioară Ofițeri de Marină (1968), Academia Militară, secția Marină (1975), Colegiul Național de Apărare (1994).

A îndeplinit următoarele funcții: 1968-1973, comandant unitate de luptă la un divizion de dragor de bază, 1975-



Contraamiral Virgil STOICA

Prim-locuitor al șefului Statului Major al Marinei Militare

S-a născut la 10 mai 1944, în comuna Pătârlagele, județul Buzău.

A absolvit Școala Superioară de Marină (1966), Academia Militară, secția Marină (1976), Colegiul Național de Apărare (1992).

A îndeplinit următoarele funcții: 1966-1969, comandant unitate de luptă navigație pe o navă de demagnetizare, o navă hidrografică și un dragor de bază, 1969-1974, comandant de navă și de secție de vedete torpiloare, 1976-1977, specialist arme sub apă la Brigada de Vedete, 1977-1980, comandant de vedetă purtătoare de rachete, 1980-1983, ofițer și șef Biroul Operațiuni la Brigada de Vedete, 1983-1990, comandant divizion vedete torpiloare, 1990-1991, șef de stat major la Brigada de Vedete, 1991-

1993, șef de stat major la Academia Navală "MIRCEA CEL BĂTRÂN", 1993-1995, șef de secție la Comandamentul Marinei Militare și locuitor al șefului Statului Major al Marinei Militare.

Este căsătorit și are o fiică în vîrstă de 16 ani și un fiu de 14 ani.

1976, comandantul dragorului de bază "VICEAMIRAL EMIL GRECESCU", 1976-1978, șef Transmisiunilor la Divizia Maritimă, 1978-1980, ofițer în Biroul mecanizare și automatizarea conducerii trupelor din Comandamentul Marinei Militare, 1980-1981, comandantul corvelei "ILIE IRIMESCU", 1981-1985, comandanțul fregatei "AMIRAL PETRE BĂRBUNEANU", 1985-1990, comandant divizion corvete, 1990-1993, comandant divizion fregate, 1993-1995, șeful Secției Operații din Statul Major al Marinei Militare.

În perioada 1976-1980 a fost ambarcat timp de un an și jumătate pe MVN "BUCUREȘTI" și "FILIOARA", aparținând Companiei de Navigație "NAVROM" Constanța, cu care a navigat ca ofițer 2 puncte.

Este căsătorit și are o fiică în vîrstă de 21 de ani.

"MARINA ROMÂNĂ"

CU SATISFAȚIA DATORIEI ÎMPLINITE

În temeiul art. 94 lit. b și al art. 99 alin. 1 din Constituția României, al art. 43 alin. 1 lit. a, art. 45 lit. a și art. 66 din Legea nr. 80/1995 privind Statutul cadrelor militare, prin decret prezidențial, la data de 5 octombrie 1995 s-a acordat gradul de contraamiral comandorilor Valentin Gheorghiu, Dumitru Nanu și Emanoil Tigănaș.

La aceeași dată, prin decret prezidențial, au fost trecuți în rezervă contraamirali Petre Balica, Petre Ivancu, George Petre, Dumitru Nanu, Valentin Gheorghiu și în retragere, contraamiralul Emanoil Tigănaș.

Contraamiral

PETRE BALICA

S-a născut la 15 noiembrie 1931, în comuna Baia de Aramă, județul Mehedinți.



Contraamiral

PETRE IVANCU

S-a născut la 17 martie 1935, în orașul Târgu-Jiu, județul Gorj. Este absolvent al Școlii Militare Superioare



A absolvit Școala Militară Superioară de Marină (1957) și Academia Militară, secția Marină (1971).

A îndeplinit următoarele funcții: 1957-1959, comandant vedetă torpiloare, 1959-1961, comandant secție vedete torpiloare, 1961-1963, comandant grup vedete torpiloare, 1963-1969, comandant vedetă purtătoare de rachete, 1971-1972, șef stat major divizion vedete purtătoare de rachete, 1972-1984, lector (3 ani) și apoi conferențiar (9 ani) la Catedra de Tactică Marină din Academia Militară, 1984-1990, ofițer în Secția Marină din Marele Stat Major, 1990-1993, șeful Secției Marină din Marele Stat Major, 1993-1995, inspector pentru Marina Militară în Inspectoratul Statului Major General.

Este căsătorit și are doi fiu, unul ofițer de marină și altul elev de liceu.

de Marină (1957), Academiei Militare, secția Marină (1969) și al Cursului postacademic superior (1987).

A îndeplinit următoarele funcții: 1957, comandant navă salvare și comandant Apărare Radă, 1958-1960, comandant unitate de luptă navigație și comandant pe o navă de salvare, 1960-1963, ofițer secund pe un remorcher maritim, 1963-1966, comandant dragor radă, 1969-1971, comandant de navă și șef de stat major la un divizion dragoare de bază, 1971-1976, ofițer în Biroul Operații al Diviziei Maritime, 1976-1977, lector în Institutul de Marină, 1977-1987, ofițer în Secția Marină din Marele Stat Major, 1987-1990, șef de stat major al Brigăzii Fluvial-Maritime, 1990-1993, comandant Brigadă Fluvială, 1993-1995, locuitor al șefului Statului Major al Marinei Militare.

Este căsătorit și are o fiică.

Contraamiral

GEORGE PETRE

S-a născut la 28 noiembrie 1934 în orașul Fetești, județul Ialomița.

Este absolvent al Liceului Militar de Marină din Galați (1954), Școlii Militare Superioare de Marină (1958),



Academiei Militare, secția Marină (1973), Cursului postacademic superior (1983) și Facultății de Filosofie.

A îndeplinit funcții de conducere în Comandamentul Marinei Militare (locuitor al comandantului) și Ministerul Apărării Naționale (șef de secție, și respectiv, de direcție).

În perioada 1990-1995 a fost al șaselea comandant al Liceului Militar de Marină "ALEXANDRU IOAN CUZA".

A publicat numeroase articole de teorie, doctrină și istorie militară. Este coautor al lucrărilor "TRADIȚII NAVALE ROMÂNEȘTI" și "MONOGRAFIA LICEULUI MILITAR DE MARINĂ "ALEXANDRU IOAN CUZA"".

A contribuit la îmbunătățirea activității editoriale a "Buletinului Marinei Militare" și la reorganizarea și modernizarea Muzeului Marinei Române.

Este membru fondator al Fundației cultural-științifice "PRO-PATRIA", filiala Constanța.

Este căsătorit și are un băiat.

CU SATISFACTIA DATORIEI ÎMPLINITE

**Contraamiral
dr. ing. DUMITRU NANU**

S-a născut la 21 iulie 1938 în comuna Aninoasa, județul Gorj. În anul 1961 a absolvit



Este căsătorit și are un băiat.

**Contraamiral
VALENTIN GHEORGHIU**

S-a născut la 1 ianuarie 1939, în municipiul Constanța.

A absolvit Liceul Militar de Marină din Galați (1956), Școala Superioară de Marină din Baku - URSS (1960), Academia Militară,



Academia Militară Tehnică, specialitatea Instalații electrice de bord, devenind unul dintre inginerii electrotehnici de bază ai flotei.

A îndeplinit diferite funcții în Șantierul Naval Mangalia, Școala Militară Superioară de Marină, Centrul de Cercetări Științifice al Marinei Militare și Centrul de Scafandri.

A contribuit la elaborarea în colectiv a cursului de "Instalații electrice la bordul navelor", apărut la Editura Militară, în anul 1967.

În anul 1984 a obținut titlul științific de doctor inginer în electronică și electrotehnica militară.

În perioada 1990-1994 a fost comandantul Centrului de Scafandri, iar între 1994-1995, comandantul Brigăzii de Submarine și Scafandri.

secția Marină (1975) și Colegiul Superior de Stat Major (1992).

A îndeplinit următoarele funcții: 1960-1961, ajutor specialist arme sub apă la un divizion de vedete dragoare fluviale, 1961-1965, comandant vedetă torpiloare, 1965-1969, comandant secție vedete torpiloare, 1969-1973, specialist arme sub apă la divizionul vedete torpiloare, 1975-1977, șef de stat major divizion vedete torpiloare, 1977-1980, comandant divizion vedete torpiloare pe aripi portante, 1980-1990, șef Birou învățământ și pregătire de luptă la Centrul de Instrucție al Marinei Militare, 1990-1994, comandant Brigadă Vedete, 1994-1995, comandant Brigadă Vedete Torpiloare.

Este căsătorit și are doi fiu, unul inginer iar mezinul locotenent, student în anul V la Academia Navală "MIRCEA CEL BĂTRÂN".

Contraamiral



EMANOIL TIGĂNAŞ

S-a născut la 30 septembrie 1935 în comuna Sireți din Republica Moldova.

A absolvit Școala Militară Superioară de Marină (1957) și Academia Militară, secția Marină (1969).

A îndeplinit următoarele funcții: 1957-1960, comandant unitate de luptă artilerie și ofițer secund pe dragoare de bază, 1960-1964, lector la Școala Militară Superioară de Marină, 1964-1966, comandant dragor radă, 1969-1982, ofițer în Secția Operații a Comandamentului Marinei Militare, 1982-1985, șef Birou Operații în Comandamentul Marinei Militare, 1985-1990, șef secție Regulamente și traduceri la același eșalon.

În perioada 1990-1995, a fost șeful Facultății de Comandă, Stat Major și Tehnică Militară, înființată în cadrul Academiei Navale "MIRCEA CEL BĂTRÂN", fiind un ofițer erudit, cu o vastă cultură generală și de specialitate.

Totodată, este și primul amiral al Flotei de Yachting a României, fiind un pasionat susținător și promotor al sporturilor nautice în cadrul A.S.A. "MARINA" Constanța.

Este căsătorit și are o fată și doi băieți.

"MARINA ROMÂNĂ"

CĂRȘIETI AI MARINEI ROMÂNE

U.S.S "SCOTT"

- DISTRUGĂTORUL NEPERECEHE

Cea de-a șasea nava de luptă americană care ne-a vizitat țara în acest an a fost una considerată în U.S. Navy drept visul oricărui "destroyerman".

Într-adevar, în cele cinci zile de staționare în portul Constanța (20-25 octombrie 1995), distrugătorul purtător de rachete USS "SCOTT" (DDG-995), aflat

Tate, atașatul naval al SUA în România.

USS "SCOTT", a treia navă din inconfundabilă clasă de distrugătoare purtătoare de rachete KIDD, construită de Șantierele Navale Litton-Ingalls din Pascagoula-Mississippi, combină capacitatea de luptă antiaeriană a unui crucișător cu facilitățile de ripostă

conferit de dotarea cu cea mai performantă tehnologie atât în materie de propulsie - patru motoare cu turbine cu gaz General Electric LM - 2.500 de 20.000 CP fiecare - cât și ca sisteme de luptă. Printre acestea se numără 2 tunuri MK 45 calibră 54 mm, 2 instalații MK 26 de lansare a rachetelor dirijate a.a. și antisubmarin, 2 lansatoare tip Quad pentru rachete Harpoon, 2 tuburi lanșoarile MK 32 MOD 14 împotriva navelor de suprafață, 2 tunuri calibră 20 mm Vulcan Phalanx 6 (MK 15) și un sistem MK 32 MOD 2 super rapid.

Nava-comandant a Escadrei bazată la Mayport, în Florida și a două care poartă numele contraamiralului Norman Scott, erou al celui de-al doilea război mondial, este echipată cu numeroase radare, sisteme de conducere a focului și un sistem sonor de mare putere. Deviza emblematică a navei este "AUXILIUM AB ALTO".

Pe timpul vizitei, comandanțul marsșalului și al navei au avut întâlniri protocolare cu șeful Statului Major al Marinei Militare, viceamiralul-comandor Gheorghe Anghelescu și reprezentanții administrației locale și au depus o coroana de flori la Monumentul Eroilor. Membrii echipajului au vizitat Centrul de Scafare, nave de luptă ale Marinei Militare Române și obiective turistice din țară și de pe litoral.

În ziua plecării, distrugătorul USS "SCOTT" a executat pe mare un exercițiu de tip PASSEX, având ca partener fregata "AMIRAL PETRE BARBUNEANU" (260) comandată de locotenent-comandorul Vasile Giosan.

Căpitan

Marian MOŞNEAGU



pentru prima dată în apele Marii Negre, s-a dovedit o nava fără rival la această categorie. Cu acest îndreptățit sentiment de mândrie marinareasca ne-au întâmpinat, încă din prima zi a escalei, la conferința de presă organizată la bord, comandorii Mark A. Helgeson, comandantul Escadrei 14 Distrugătoare, Steven P. Johnson, comandantul navei și, nu în ultimul rând, domnul Robert

antisubmarin ale unui distrugător.

Capabil să opereze independent sau în cooperare, USS "SCOTT" are urmatoarele caracteristici tehnico-tactice: deplasamentul - 10.200 tone, lungimea - 171,6 metri, lățimea - 16,8 metri, pescajul - 10,4 metri, viteza - 33 Nod și este deservit de 23 ofițeri și 325 marini.

Statutul de invincibilitate îl este

PRIMUL OFIȚER ROMÂN ÎNSTRUIT LA ȘCOALA PACIFICULUI

În perioada 21 decembrie 1994 - 23 iunie 1995, căpitanul VICENTIU CĂTĂNEANU a efectuat un stagiu de pregătire în S.U.A.

În prima etapă, ofițerul a urmat un curs de perfecționare a cunoștințelor și tehnologiei maritime și militare în limba engleză, la Defence Language Institute din San Antonio - Texas, pe care l-a absolvit cu calificativul EXCELENȚĂ.

Ultimele patru luni le-a petrecut la Școala de Operații Amfibii Navale Coronado din San Diego - California unde, împreună cu alți 5 ofițeri din Grecia, Emiratele Arabe Unite și Kenya, a frecventat cursul internațional de pregătire a ofițerilor în lupta navelor de suprafață.

După practica efectuată pe principalele tipuri de nave de suprafață din compunerea Flotei a VII-a din Pacific, căpitanul Vicențiu Cătăneanu a obținut diploma de absolvent al prestigioasei instituții americane.

De Sfântul Valentin, patronul îndrăgostitilor, reprezentantul Marinei Militare Române și-a aniversat ziua onomastică la Huston, colegii oferindu-i în dar o rachetă de tenis.



PERIPLUL NAVEI MILITARE "MIDIA" ÎN JURUL EUROPEI

JURNAL DE BORD (II)

"EXCUSE ME PLEASE" - Nu înlocuiește Neglijența

Joi, 22 iunie, orele 14,50. De aproximativ două ore am ieșit din portul Constanța și am pus "prova pe Istanbul", în drum general 175°, cu viteza de 12,5 noduri, viteză ce ne asigură sosirea în gura Bosforului la primele ore ale dimineții următoare. Este foarte important acest lucru deoarece Convenția de la Montreaux stabilește reguli precise privind trecerea navelor militare prin strâmtori.

Trecerea trebuie notificată și avizată favorabil de guvernul turc, pe căi guvernamentale, cu cel puțin zece zile înainte, stabilindu-se o anumită zi pentru aceasta. Problema este, aşadar, tratată cu profesionalismul de rigoare.

Carturile de mars se află la posturi. Peste tot, pe navă, acolo unde este un mecanism în funcțiune care asigură bunul mers al navegației și siguranța naveli și care trebuie supravegheat, se instituie serviciu de cart. La navegație, la mașini, la transmisii, semnalizare etc. Să pentru că vorbim de siguranța navegației chiar la ora aceasta se consumă un moment tipic de nerespectare a regulilor RIPAM (Regulamentul internațional pentru prevenirea abordajelor pe mare).

Drumul navei "MIDIA" se intersectează cu cel al unei nave aflate sub pavilion ucrainean - "INGUL". Chiar din momentul descoperirii acesteia prin radiolocație a fost urmărită cu atenție și, ulterior, când ea s-a aflat în raza de vizibilitate. Conform regulilor RIPAM aceasta trebuia să evite nava românească prin schimbare de drum. Dar... Neglijența, Necunoasterea, Neatenția -

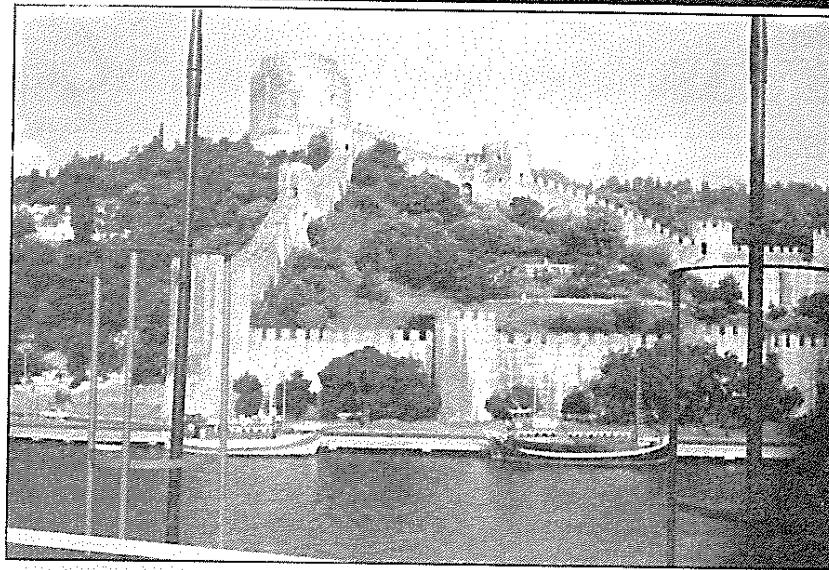
cauze tipice de producere a unor catastrofe pe mare iată-le acum, în condiții meteo excelente (pe timp de zi, pe o mare relativ bună), devenite potențiale. Atent, comandantul navei "MIDIA" își ia măsurile de rigoare, reduce viteza și schimbă de drum pentru a păstra spațiul de navegație în siguranță. Are loc și un dialog, prin radio între cei doi comandanți, ce-i drept, mai puțin protocolar. Comandantul român întrebă dacă regulile stabilite de RIPAM nu sunt valabile și pentru el. Un prim răspuns, venit pe calea undelor a fost: "N-am înțeles". I se repetă întrebarea și, de data aceasta, înțelege nu numai nuanța ci și posibilele consecințe pe care le-ar fi avut neglijența sa. "Sorry, excuse me please" sosește, prompt, răspunsul în eter. Din păcate, niște simple scuze nu sunt suficiente atunci când Neglijența, Necunoasterea, Neatenția fac casă bună cu anumite echipajele (și, tot din păcate, cunosc multe cazuri în acest sens) având ca rezultat catastrofe navale cu pierderea multor vieți omenești. E ușor de constatat, a posteriori, că în 99,99% din cazuri aceste catastrofe puteau fi evitate dacă se respectau regulile privind siguranța navegației.

Deși revoltat, în sinea mea îi urez aceluia comandant să tragă suficiente învățăminte și să ajungă anii de pensie, fără incidente.

"MIDIA" revine la drum tâind val după val, cu crestele sfichiuite de un vânt de sud-est cu 12 m/sec.,

Comandor
Ioan DAMASCHIN

(continuare în pag. 18)



(urmare din pag. 17)

binecunoscutii "berbeci" de Marea Neagră ce vin din provă babord. Din fericire pentru echipaj aliura vântului, frecvența și mărimea valului, dar și deplasamentul navei fac ca ruliu și tangajul să nu fie simtite într-o formă acută.

Târmul rămăsește deja în urmă, dincolo de linia orizontului. Cu o oră în urmă, cei de pe puncte încă mai zăreau, ca prin ceată, conturul estompat, ca o părere, al hotelurilor din stațiunile Mangaliai, iar cu douăzeci de minute mai înainte, ofiterul cu navigația, căpitanul Remus Tilă consemna laconic, în jurnalul de bord: "nava ieșe din apele teritoriale ale României".

Orele 15.00. Comandantul navei este chemat la stația radio. Pe undele hertiene sosesc din țară mesaj transmis de seful Statului Major al Marinei Militare, domnul amiral Gheorghe Anghelescu: "La ieșirea din apele teritoriale ale României vă urez drum bun și să reprezentați cu cinste țara în misiunea pe care o aveți. Vânt bun de pupă".

Imediat mesajul ajunge, transmis prin stația radio, până la ultimul membru al echipajului.

Asadar, orice legătură materială cu pământul românesc se întrerupe aici. Ba, nu! Rămâne nava pe care o simtim, chiar legânându-se pe val, ca o petnică din pământul patriei, înnobilat de tricolorul ce flutură la catarg, indiferent de meridianul globului pe care se află.

Echipajul de bază al navei este format din 63 de oameni - ofiteri, maistri militari și subofiteri, sergenți angajați și militari în termen.

Pe lângă echipajul de bază nava "MIDIA", prin construcție și destinație, are posibilitatea să asigure instrucție și traial pe o perioadă îndelungată la bord a unui echipaj suplimentar cum ar fi, de exemplu, cadrul de la instituțiile de învățământ de marină.

De data aceasta, avându-se în vedere specificul misiunii ocasionat de marsul de instrucție, la bord s-a ambarcat un "staff" ce cuprinde comandanți de mari unități și unități, ofiteri de stat major și comandanți de nave, medici, maistri militari, specialiști și... un frizer. Fiecare membru al staff-ului are rolul său bine definit contribuind, pe măsura capacității sale, la bunul mers al activităților la bord.

Ceea ce este mai important însă este faptul că se realizează, în condiții optime, scopurile acestui marș de

instrucție: cunoașterea de către ofiterii de marină a altor zone de navigație și teatre de acțiuni militare, participarea la activități concrete din cadrul Planului de "PARTENERIAT PENTRU PACE" și, nu în ultimul rând, de a ne face cunoscuți așa cum suntem. Un popor deschis, primitor, fără complexe, dornic de a deschide puncte de înțelegere, cu respect pentru valorile morale și spirituale ale civilizației umane.

"ASEDIUL CONSTANTINOPOLULUI" - ÎN VERSIUNE MODERNĂ

Noaptea de 22/23 iunie, se știe, este cea mai scurtă din timpul unui an - solstițiul de vară. Pe navă, aceasta se simte la propriu și la figurat, fiecare membru al echipajului resimțind, pe de o parte efectele acomodării organismului la mișcările navei și, pe de altă parte, emoțiile pentru ceea ce urma să cunoască chiar din zorii zilei următoare.

Odată pornit pe "Miscătoarele cărări", când universul are cu totul alte conotații decât cele pe care le simțim îndeobște pe uscat - universul albastru, marinierul simte un dor nelămurit, un dor de cunoaștere a unor alte lumi, a altor pământuri. Poate aceasta a fost și intuiția reginei Isabella a Spaniei, atunci când i-a urat lui Cristofor Columb: "Pornește înainte și dacă pământul pe care îl cauți nu există încă, fi sigur că Dumnezeu îl va crea într-adins ca să-ți răsplătească îndrăzneala". Iar "îndrăzneala" noastră de a descoperi noi pământuri s-a materializat chiar de la primele ore ale dimineții următoare - 23 iunie, când, printr-o ceată subțire și alburie din zorii au început să se vadă contururile uriașelor stânci de la intrarea în strâmtoarea Bosfor (sau Istanbul - İstanbul bogazi), ce face legătura dintre cele două continente - Europa și Asia. Aici se întâlnesc două peninsule: Bizanț și Anatolia ce-si dispută etern o fâșie de apă, un canal natural, lung de aproape 32 de kilometri și larg de circa 1,5 kilometri. Disputa lor este însă generoasă căci îl oferă ca puncte de comunicație între Marea Neagră și popoarele trăitoare în jurul ei și Oceanul Planetary.

Spuneam mai înainte că a fost o noapte scurtă, la propriu și la figurat. Așa se explică faptul că pe puncte superioare au apărut toți membrii echipajului (cu excepția celor din carturi) "înarmați" cu aparate de fotografiat, hotărâți să pornească la "asediul" Constantinopolului, chiar din zori.

Sigur, nu va rămâne "piatră pe piatră" nemortalizată căci în fiecare piatră sunt secole sau chiar milenii de istorie ce ne vor fascina chiar de la intrare, marcate de cele două faruri - Rumeli Feneri (pe malul european) și Anadolu Feneri (pe malul asiatic).

Urcarea pilotului la bord, conform uzanțelor marinărești, rămâne aproape nebăgată în seamă, căci mult mai importantă pentru noi devine panorama celor două maluri ce ni se dezvăluie în soarele dimineții. Plutim usor ca pe o autostradă înconjurate de zeci de ambarcațiuni, mai mari sau mai mici, care circulă în lung și în lat transportând pasageri sau "navetisti" Istanbulului, preocupăți mai degrabă de ce vor face în cursul zilei decât să ne acorde nouă atenție. Totuși, una din aceste ambarcațiuni, mai degrabă un iaht cu motor, alb și destul de modern ne ia în primire, ba chiar se "lipsește" de noi.





Doi dintre pasageri încep să facă o adevărată risipă de peliculă foto și de film porniți, pare-se, să ne numești și niturile din bordaj. Ne va însoții până la ieșirea din Bosfor.

Nu este pentru prima cară când traversez Bosforul. Am mai făcut-o (în ambele sensuri, evident) în anul 1968 când eram cadet pe bricul "MIRCEA" și apoi în anii 1975 și 1976 tot cu "MIRCEA", ca ofițer ambarcat. Recunosc faptul că de fiecare dată am rămas fascinat de întreaga priveliște ce li se oferă privirilor.

Comandorul Virgil Moisescu din "staff"-ul ambarcat pe "MIDIA", ofițer cu o importantă funcție în Comandamentul Flotei Maritime, unul din acei marinari care prin numărul mare de ani ce-i posedă la ambarcare pe navele militare se poate mândri că a "prins multă scoică pe bură", își dezvăluie, fără ostentație, inclinatia deosebită și pentru studiul geografiei maritime prezentând un amplu și documentat expozeu despre Bosfor.

Bosforul, prin numeroasele sale meandre, prin celelalte caracteristici fizico-geografice se aseamănă cu un fluviu prezentând la capătul dinspre Marea Marmara, pe ţărmul european, un braț lateral de formă unui corn cu o lungime de circa 7,5 kilometri, numit de bizantini Cornul de Aur (denumire perenă până azi), lipsit de valuri și curenti și apărat de vânt, loc ideal de ancorare pentru tot felul de ambarcațiuni. Prin strămtoare circulă două curente de apă de sensuri contrarie: unul de suprafață dinspre Marea Neagră spre Marea Marmara care, între Rumeli, Hisar și Anadolu Hisar - locul cel mai îngust, de numai 600 de metri lățime, are o viteză de 10 km/h și un curent de adâncime, dinspre Marmara spre Marea Neagră, cu o viteză mult mai mică. Ambii curenti sunt cunoscuți de navigatorii antici și folosiți pentru a putea pătrunde în și dinspre Marea Neagră.

Oricât de interesante ar fi datele fizico-geografice ale Bosforului ele nu pot egala însă grandoarea privelistilor ce ne destăță privirile pe parcursul celor două ore de traversare a strămtorii. Istanbulul, acest megalopolis cu peste zece milioane de locuitori, ce se întinde pe ambele maluri ale Bosforului a fost fondat de grecii din Megara mai întâi pe malul asiatic - la Calcedonia (azi Kadıköy), iar către anul 667 i.e.n. (atestare documentară) în Cornul de Aur sub denumirea de Bizanț, pentru ca în decursul istoriei să-și schimbe denumirea în Tarigrad, Noua Romă, Constantinopol și, în

sfârșit, Istanbul.

Oras unic pe mapamond, care prin două poduri și calea de apă ce unește două continente - Europa și Asia - cu istorii diferite aduse la un numitor comun la 1453 când, după asedii îndelungate vestitul sultan Mahomed al II-lea reușește să cucerească Constantinopolul, a constituit un nod strategic între două continente și două civilizații.

Ceea ce ni se dezvăluie acum, în timp ce plutim prin strămtoare, este greu de descris în puține cuvinte. Admirăm cele două arcuri de pod ce unesc continentele european și asiatic, adevărate opere de artă pe care, după cum se vede de pe puntea navei par neîncăpătoare pentru fluidizarea traficului acestui megalopolis.

Trecem foarte aproape de cetatea Edi Kule, cetate care prin cele sute somptuoase turnuri domină strămtoarea venind parcă să arate lumii puterea nemăsurată a sultanilor, ajungând până dincolo de Dunăre. Cu pioșenie pipăim cu privirea locul din care marele domnitor Constantin Brâncoveanu cel Sfânt, după ce a assistat cum cad capetele fililor și al ginerei sub palosul călăului, a înălțat o ultimă rugă spre cer pentru pizmuitul pământ românesc, înainte ca sabia păgână să-l despărătă capul de Irup.

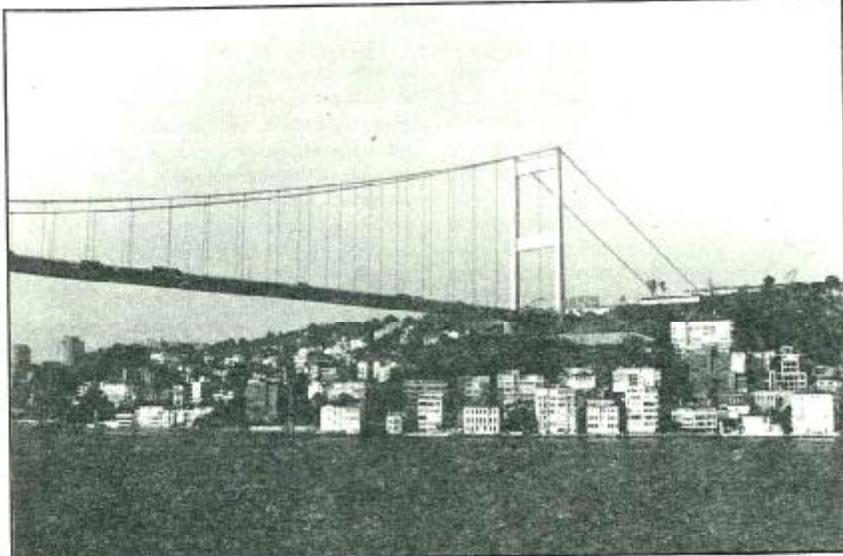
Sub scările de luniie ce trimite sulite tot mai ascunse asupra noastră plutim sub arcadele celor două poduri, adevărate monumente ale grandorii, dar și extrem de utile în economia țării la sfârșit de veac XX. Admirăm, în continuare, clădirile în amfiteatră ce coboară dinspre cele două înălțimi până pe malurile strămtorii. Yahturile albe supraetajate ce stau încremenite la cheu fac parte din decor trădând opulența vietii urmărilor marilor viziri și pașale, deghizati în prosperi oameni de afaceri la acest sfârșit de secol.

Poțărm, în imediata apropiere a apei, serpuieste fâșia de asfalt pe care se scurg, ca într-un torrent, limuzinele moderne de toate tipurile și culorile, indiferente nu numai la trecerea noastră, dar și la somptuozitatea palatelor și moscheelor care au făcut față vestiilor sultanii din veacurile XVI-XVIII, acum adevărate monumente ce atrag turiști din toate colțurile lumii.

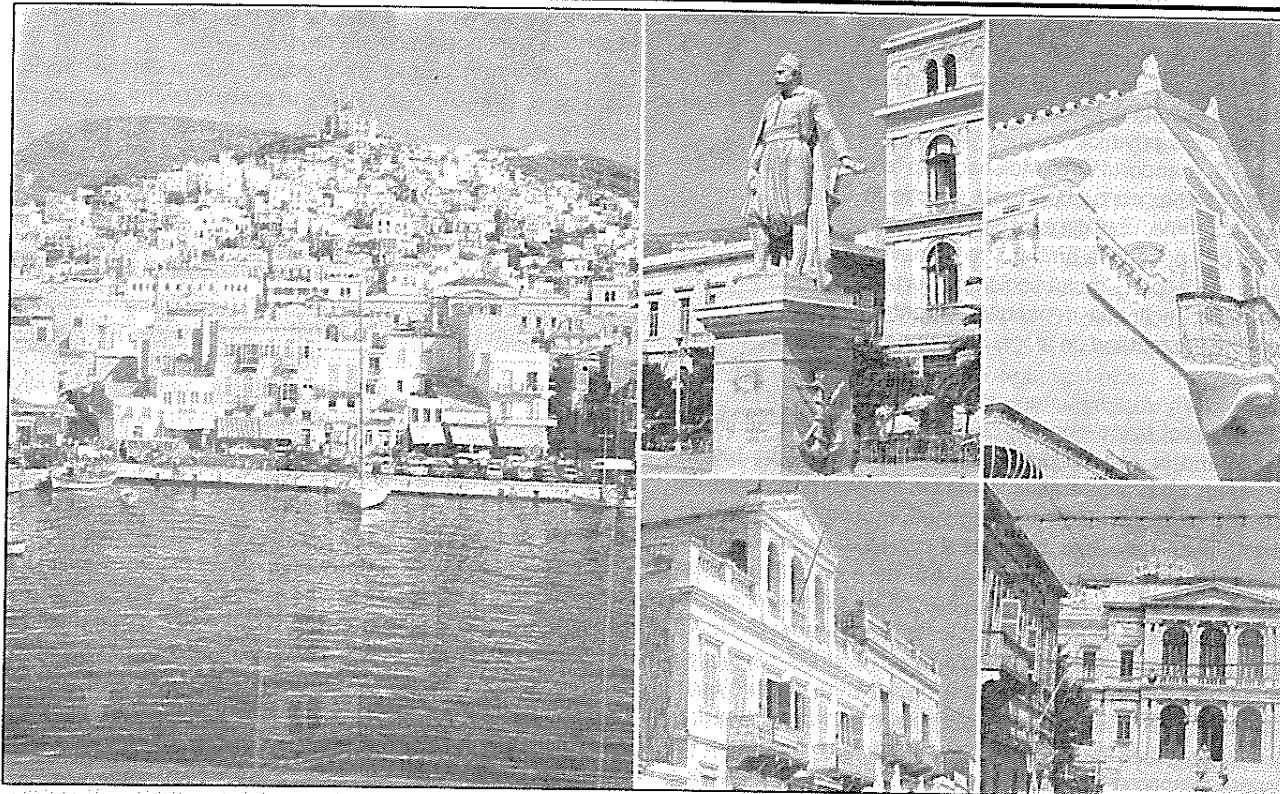
Greu de surprins în trecerea noastră întregul peisaj, dar și mai greu de descris. Ce este mai interesant? Pitorescul, modernul, monumentele, vechiul, exotul sau toate la un loc cuprinse într-o armonie aparte? Printre atâțea frumuseți pentru care îl-ar trebui să le admiră distingem

Dolmabahce Sarayı - Palatul Grădină al sultanilor, construit din marmură albă, ce se reflectă în azurul apel din strămtoare, nu departe de aceasta, urcând pe o colină distingându-se turnurile înalte ale moscheelor - Slânta Sofia și palatul Top Kapi.

Furați de peisaj abia realizăm că, după circa două ore de mers, nava stopează pentru a lăsa pilotul. Este ora 08.30. Nava a ieșit din strămtoarea Bosfor și a intrat în Marea Marmara. Încet, pe nesimțite Istanbulul rămâne undeva cu minaretelor moscheelor sprijinind cerul, cu imaginea estompată în pupă, echipajul îndreptându-se spre cabine pentru a-și "rumega" impresiile. Rămân la posturi carturile de mars.



MARINA MILITARĂ ROMÂNĂ



Impresii de călătorie

SIROS - insula cu mireasma amintirilor eterne

Prin condițiile geografice și tradiția sa istorică, Grecia este o țară turistică prin excelență, fiind vizitată anual de circa un milion de străini.

În seara zilei de 30 august 1995, în momentele de relaxare care au marcat încheierea cu succes a exercițiului naval "XENIOS ZEYS '95", membrii echipajului fregatei "CONTRAAMIRAL EUSTATIU SEBASTIAN" făceau cunoștință, pentru prima oară în viață, cu farmecul și ineditul zonei turistice insulare.

Situată în centrul Cicladelor, insula Siros, zâmbisită parcă printre-o magie celestă dintr-o mare de foc părea, în vîrstă asfintitului de soare, un grandios amfiteatru. În atmosfera feerică a noptii egeeene, fiecare nou venit încearcă să perceapă acea notă de specificitate conservată în filigramele unor crâmpene din civilizația mării. Neîndoianic, cu aceeași curiozitate au străbătut marmorele Sirosului echipajul vechiului bric "MIRCEA", aflat în primul său voiaj de instrucție din anul 1883, al canonieriei "CĂPITAN DUMITRESCU", în 1925 sau cele ale navei-bază "CONSTANTA" și submarinului "DELFINUL", în voiajul spre țară, din 1936.

Petrecută printre insulari, care preferă deseori motocicleta ori scuterul mașinilor de

marcă, suficient de numeroase de altfel, ultima zi de august ne capturează cu ambianța rafinată și cultivată a stațiunii în ansamblu și, mai ales, prin amabilitatea coplesitoare a gazdelor, deînrîpă parcă din poemul lui Homer: "Noroc și bun sosit la noi străine! Poftim la masă-intâi și-apoi vei spune! Nevoia ce te aduse".

Astfel, arhiepiscopul Bisericii Ortodoxe a fost incântat să-i aibă ca ospăti pe domnii contraamiral Nicolae Eremie, căpitan-comandor Dan Leahu și locotenent-comandorul Dumitru Dordea, mai ales că între cele două biserici, română și elenă, relațiile sunt excelente.

La intrarea în Șantierul Naval "NEORION", delegația militară română a fost întâmpinată cu deosebită cordialitate de domnii Nikolas Tavoularis, directorul șantierului, Anastasios Elegiorakos, inginerul-șef, absolvent al Facultății de Construcții Nave din Galați (!) și de... tricolorul românesc, arborat la loc de cinste.

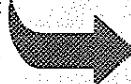
Doamna Mitisi Efi, prefecta districtului, și-a manifestat satisfacția pentru această vizită plăcută și admirarea pentru parada insolită a uniformelor marinei noastre pe colinele orașului.

Baza Navală Siros, locul în care a

poposit și vedeta purtătoare de rachete tip COMBATANT care "ne-a atacat" pe timpul aplicării, a constituit un ultim obiectiv al vizitelor noastre oficiale, încheiate cu un coctel la bordul fregatei "264".

De pe colina pe care se înalță străjuită de tunuri cetății de odinioară Biserica Învierii Domnului, inaugurată în anul 1908, privirile se rotesc, perpendicular pe rotirea leneșă a instalațiilor eoliene de pe culmi, peste coline integral parcelate în proprietăți cu garduri din piatră vulcanică, semăne clădiri neoclasică, obșesa albului de var al resedinelor, moleșala piețelor centrate în jurul statuilor ori pietatea turlelor mănăstirești. Pe o suprafață de circa 88 km², pământul petros, arid nu permite dezvoltarea decât a culturilor de măslini, smochini, mandarini, lămăi și viță de vie, care se întrepătrund, ici-colo, cu chiparosi și pini răzleți sau tufe de leandru purpuriu. Și, totuși, insularii se complac în acest mediu de beneficiă izolare, întrucât încă de la începutul civilizației egeeene, "aristocratul" Cicladelor să impus ca un important centru administrativ, comercial și cultural, insula Siros devenind cu adevărat "principesa" Mării Egee.

Cele mai eloante mărturii ale trecutului său



PE MERIDIANELE LUMII

grandios sunt scoase și astăzi la lumină prin săpăturile arheologice efectuate în regiunea Halandriani din nordul insulei. În epoca lui Homer, insula era condusă de regele Ktissias și o găsim citată în căntecele lui său, Eumeus, sub numele de Siria. La Siros s-a născut marele filozof Ferekiades, profesorul faimosului Pitagora. Insula figurează în Odiseea ca patria bătrânlui Cumeu, săuitorul lui Ulis.

Guvernul insulei a fost republican. Fiind autonomă, insula a făcut parte din Liga Atenei. Ulterior, acest tentant teritoriu a fost succesiv cucerit de către macedonieni, locuitorii Rodosului și romani, și nu de puține ori devastat de către piratii sau corsarii Mediteranei. În anul 1207, se găsca sub ocupația franceză (ducele de Naxos), pentru ca în anul 1566 să fie cucerită de către turci. În cursul celor 360 de ani de influență fanceză, populația nativă a fost convertită la catolicism, astfel încât Sircusul devine singura insulă grecească de cult catolic, atrăgându-si fama de "Insula Papel". În zilele noastre, 40% dintre locuitorii sunt catolici, iar 60% ortodoxi. Cele două religii au fiecare arhiepiscopul său. Cel catolic își are reședința la Año Siros, în timp ce cel al ortodoxilor păstrește și peste insulele Tinos, Andros, Kythnos și Myconos.

În perioada războiului de independență din anii 1821-1829, Sirosul, rămasă neutră, a acordat adăpost refugiaților din Kydonies, Smyrna, Chios și Psara. Aceștia s-au stabili la poalele colinei Año Siros și au practicat comerțul, fondând viitorul înfloritor oraș Hermoupolis, adică orașul lui Hermes, zeul comerțului. În anul 1881, în Piața Centrală a fost construită, după planurile arhitectului Teller, Primăria orașului, o construcție impozantă și elegantă. De altfel, Hermoupolis, un oraș întotdeauna fermecător, a avut o arhitectură neoclasică unică în arhipaleagul Cicladelor.



La sfârșitul secolului al XIX-lea și începutul secolului XX, acesta reprezenta centrul industrial, comercial, artizian și maritim al Mării Egée și chiar al întregii Grecii, fiind renomă în întreaga lume. Într-atâr prosperașe portul încă cu navele sale, marea companie franceză "FRANCE LINE" legă Sirosul, de două ori pe săptămână, cu țărurile Americii de Nord. Principalele țări europene instalaseră la Hermoupolis consulați și ambasade.

Primul liceu grec a fost construit la Siros, în anul 1833. Industria textilă cunoștește o amplioare deosebită. Arhitectul francez Chambeau a înălțat în centrul orașului, în anul 1864, Teatrul "APOLLON" care imita faimoasa "SCALA" din Milano, inaugurând, astfel, prima Operă din Grecia. Începând cu anul 1826, aici au funcționat prima Curte cu juri, prima Cameră de Comerț și prima Casă de Imprimerie. În anul 1861 este fondată prima Companie Anonimă de Navigație iar în 1889 prima companie de

electricitate electrică. Primul mare spital, cu splendidele sale mozaicuri, adăpostește în curtea sa interioară hotelul "Europa". Au urmat primul Cazino grec, prima centrală telefonică și primele hoteluri.

În fața Primăriei crășului se află cel mai reprezentativ monument al sculptorului Vitalin din Tinos, înălțat în anul 1881 în memoria luptei pentru independentă.

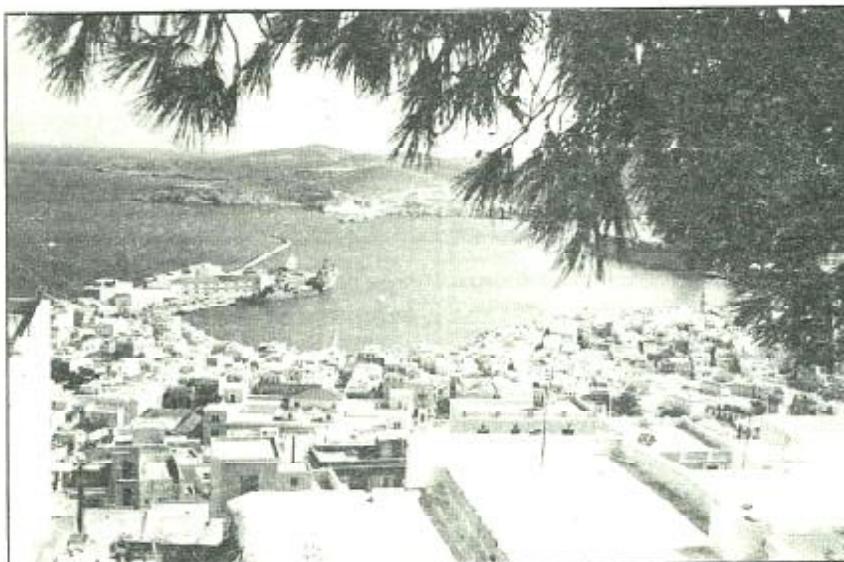
În sud-vestul insulei, sările de la Finikas livreză pe piață o producție agricolă variată și în destulătoare, în vreme ce extremitatea nordică este cunoscută pentru apreciată brânză de St. Michalis.

În virtutea unei frumoase tradiții navale, "NEORION SYROS SHIPYARD" construiește sau repară de la ambarcațiuni de trei metri până la nave de 80.000 tone.

Două porturi pentru veliere, o rețea rutieră practicabilă și un mic aeroport facilitează exodul de vizitatori de pe continent, alături de mirajul unor sejururi agreabile și reconfortante. Varietățile de ouzo, nugă și tradiționala "Loukoumiae" fac deliciul consumatorilor.

Scoara, ne luăm rămas bun, în cele mai distinse relații, de la echipajul fregatei "HIDRA" care se înapoiază la Pireu. Cu acest prilej, din partea comandantului marșului și a echipajului nostru, suntem înmânate scrisorile de mulțumire adresate oficialităților militare elene și prefectului orașului Siros.

Vineri, 1 septembrie 1995, Irigala "CONTRAAMIRAL EUSTATIU SEBASTIAN" părăsește insula cu sunete de sirenă și membrii echipajului la front, considerându-ne mult prea norocoși spre a regreta ceva și mult prea realisti pentru curajul de a rosti "LA REVEDERE, SIROS".



Căpitan
Marian MOŞNEAGU

Respirația spirituală a mării

**UN SECOL DE ISTORIE ÎNTR-O CARTE
-FLOTA MARITIMĂ COMERCIALĂ ROMÂNĂ 1895-1995-**

Sărbătorirea în acest an a centenarului flotei maritime de comerț a României a prilejuit și o apariție editorială dedicată evenimentului, care s-a înscris perfect în seria de manifestări omagiale, menite să sublinieze importanța deosebită, a momentului aniversar. Așteptată și primată cu interes de toți cei preocupați de problemele de istorie navală, această lucrare, intitulată sugestiv "Flota maritimă comercială română, un secol de istorie modernă 1895-1995" este rodul cercetărilor, indelungate și perseverente, în domeniul istoriei navigației civile românesti, a doi prestigiosi istorici, constanteni: doamna Carmen Atanasiu și domnul Valentin Ciobea. Activând ca muzeograf pe tărâmul istoriei marinei române, în cadrul Muzeului Marinei din Constanța, și specializându-se în problemele legate de marina noastră civilă, doamna Carmen Atanasiu, unul din cei doi autori ai lucrării, a devenit un nume cunoscut în domeniul prin numeroasele articole publicate în presa de specialitate, ca și prin participările deosebit de competente și unanim apreciate la Sesiunile de comunicări științifice pe teme de marină.

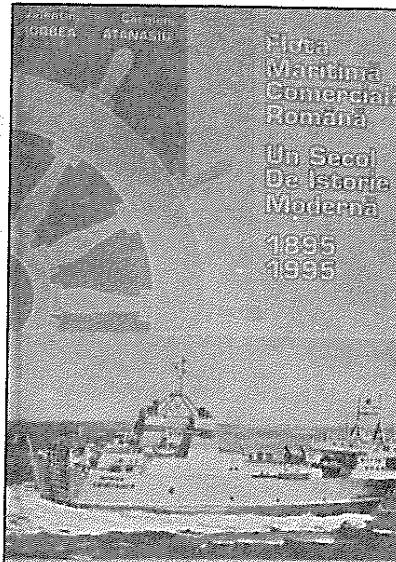
Preocupările în domeniul ale celuilalt autor, domnul Valentin Ciobea, doctor în istorie și pasionat cercetător, sunt deja binecunoscute și marcate de o apariție editorială anterioară, un foarte documentat istoric al portului Constanța.

Depășind lucrările și studiile publicate până la această dată de diversi cercetători români, care au tratat anumite aspecte ale revoluției flotei civile românesti, lucrarea de față abordează dezvoltarea de ansamblu a flotei noastre maritime. Bazată pe cele mai diverse surse, din care nu lipsesc documentele de arhivă, manuscrisele, documentele deja publicate, periodicele și, bineîntele, lucrările de specialitate, această nouă apariție editorială vine să îmbogătească istoriografia de marină, constituită până în prezent.

Structurată pe săpte capitole, lucrarea urmărește întreaga evoluție a transporturilor pe mare la români, relevând aspectele legate de continuitatea acestui proces, modul în care flota maritimă s-a confruntat cu momentele de cumpănă din istoria neamului, ca și tradițiile marinărești, transmise din generație în generație.

Pornind tocmai de la aceste tradiții milenare, primul capitol al lucrării este dedicat începuturilor și tratează evoluția mijloacelor de navigație maritime din antichitate până în momentul creării Serviciului român de navigație maritimă. Accentul este pus în această primă parte a lucrării pe perioada de început a epocii moderne, de după Tratatul de la Adrianopol, după o absență de câteva secole.

Urmând firul istoric, după



precizarea premizelor care au favorizat constituirea primului serviciu român de navigație pe mare, lucrarea ne introduce, prin capitolul doi, intitulat "Serviciul Maritim Român și lebedele Mării Negre", în subiectul propriu-zis, prezentând pe larg organizarea și primii ani de funcționare a acestei societăți de navigație a statului român.

Cel de-al treilea capitol al lucrării este consacrat unui prim moment dificil, căruia navele comerciale au trebuit să-i facă față: razboiul de refondare dintre anii 1916-1918.

După o altă perioadă favorabilă procesului evolutiv al flotei maritimă comerciale, cuprinsă între anii 1918-1940, perioadă tratată în capitolul IV al lucrării, următorul capitol este dedicat evenimentelor legate de cel de-al doilea război mondial, în timpul căruia, pentru a doua oară navele și marinarii flotei maritimă s-au confruntat cu situații deosebit de grele.

În sfârșit, ultimele două capitole ale lucrării ajungând la actualitatea perioadei de tranziție pe care o străbatem în prezent, prin oglindirea evoluției postbelice a flotei maritime de comerț, încheie un secol de istorie modernă, sintetizat în drumul parcurs de la "lebedele albe" ale Mării Negre la modernele mineraliere de 165.000 tdw.

Adresându-se, în primul rând, celor care la bordul navelor românești străbat mările și oceanele lumii, această istorie a flotei maritime de comerț reprezintă o sursă valoroasă de informație pentru toți cei ce iubesc marea și marina română. În același timp, ea constituie un pios omagiu adus tuturor marinariilor români.

*Muzeograf principal,
Georgeta Boranda*

CULTURA - ARMA SPIRITALĂ A MILITARULUI

Dacă ar fi să parafrazăm atât de "celebra" formulare și-am întreba "Ce-ați facut în ultimii cinci ani?", muzele ar răspunde, cu toate că armele n-au vorbit. Expresia "când armele vorbesc, muzeile tac" n-a avut în ultimii ani, la noi, nici o aplicare. Doar aplicații...

Este, de aceea, timpul sa ne întrebăm: în ce măsură mai este cultura arma spirituală a militarului român?

De cultură a fost și este nevoie pretutindeni. Inclusiv în armata. Muzica, pictura, sculptura, literatura, arta în general, au avut din fosta de auna ecuri și în armata. Am avut și avem scriitori militari, poeți, artiști plastici, compozitori, regizori sau scenariști, interpreți celebri care au dus faima armatei peste hotare, dincolo de bravura faptelor de arme. A le face o enumerare chiar succinta-tuturor acestor talente, ar însemna zeci de pagini de nume, pe care să le trezem într-un ordin general, spre a le aduce mulțumiri...

Toate aceste "arme" au grabit omul spre civilizație și progres, îndeosebi în acest bine caracterizat secol al vitezei. De asemenea, fluxul informațional, aproape sufocant astăzi, a purtat militarul spre statutul de om modern. Cum spunea poetul german E.M. Arndt, "Nu lasam la o parte ființa omenească, atunci când îmbracam haina militară". Iar omul are nevoie de cultură - acest infinit templu al cunoașterii.

Într-o statistică aproximativa (și prin diviziune decimală - ca timp), acum 50.000 de ani a apărut vorbirea, acum 5.000 de ani scrierea și acum 500 de ani tipăriția lui Gutenberg. Cartea, filmul - ajuns la un secol de existență, televizorul - inventat acum 70 de ani, primele video-casetofoane aparute în 1969 și, nu în ultimul rând, presa au contribuit la informarea și formarea omului și, implicit, militarului. Iată de ce nevoia de cultură este mai mult decât necesară în zilele noastre! Se spune că un om informat face cât doi. Si l-aș cită pe Napoleon, care susținea că "Patru zile pot prinui



Respirația spirituală a mării

← dușmanului mai mult rau decât o armată de 100.000 de oameni... .
Sunt doar câteva argumente care demonstrează nevoia revitalizării actualui de cultură, în armata. În acest sens se fac eforturi considerabile, în primul rând prin instituțiile de profil din domeniul militar: Direcția pentru Cultura a Armatei, Studioul Cinematografic al Armatei, Inspectoratul Muzicilor Militare, Muzeele, Cercurile Militare, bibliotecile, cluburile de unitate etc.

Dupa cum se stie, in noile structuri apărute in procesul de reformare si restructurare a armatei, s-a înființat Directia de Informare si Relații Publice, care funcționează in cadrul Departamentului pentru Politica de Aparare si Relații Internaționale, prin care se asigură o permanentă relaționare cu publicațiile civile posturile de radio și TV, de stat sau private, dar scopul principal al D.I.R.P. este de a informa opinia publică din țara sau din afara cu principalele probleme privind politica militară a României, doctrina națională, evoluția și activitatea organismului militar in zona noastră strategică și la nivel european.

Toate acestea vin in sprijinul procesului instructiv-educativ al militarii, precum si pentru organizarea, in armata română, a activităților culturale, contribuind la implicarea ostașilor, elevilor și studenților in domeniul ale creației științifice, artistice sau interpretative, ale problemelor socio-umane, de credință religioasa, de sport, petrecere a timpului liber, turism si divertisment.

Asadar, cultura, aceasta armă spirituală a militarului - fie el ofițer, maistru militar, student, elev sau ostaș - contribuie si va contribui intotdeauna la definirea ținutiei si statutului in societate. Elocința, comportamentul, cultura generală, nivelul de pregătire intelectuală trebuie permanent cultivate astfel încât dincolo de misiunea fundamentală pentru care se pregătesc fiecare in armata, sa dea dovada ca se află (sau este pe cale sa intre) in elita societății.

Dar, revenim la întrebarea pusă "ab initio": in ce măsură este cultura arma spirituală a militarului român?

*Locotenent-comandor
Ananie GAGNIUC*

RECURS LA MORALA FABULEI

LICĂ PAVEL

Clubul lui Dracula

fabule:



Maestru al reportajului cromatic, cunoscut redactor radio-TV, dar și apreciat autor de carte de proză și poezie pentru copii, locotenent-colonelul LICĂ PAVEL ne surprinde, deosebit de plăcut, cu noua sa postură de "moralist", dezvăluită recent, odată cu lansarea volumului de fabule "CLUBUL LUI DRACULA", apărut anul acesta la Editura bucureșteană "SYLVI".

Experiența de viață a jurnalistului de ursă lungă, rafinamentul stilului poetic și sensibilitatea unei comori sufletești aparte concurează la afirmarea unei remarcabile subtilități de a "cenzura" tipologia umană, selectând moravuri și eroi reprezentativi pentru realitatea contemporană.

"Amendate" sarcastic în finalul celor 77 de pilde structurate în patru capitole tematice, aceste sevențe din cotidian generează, în sinteză, tot atâta inteligență concluzii moralizatoare, deseori cu valoare aforistică, experimente care l-au

determinat pe regretatul critic și istoric literar Alexandru Piru să conchidă, în prefața lucrării: "Lică Pavel are înșușirile unui fabulist modern, înșușiri care-l disting față de simplii veleitări ai spetei. El posedă ingeniozitate în narativă, spirit în descoperirea motivelor și o detașare filozofică de fapte, ceea ce conferă obiectivitate ideii și dezvoltării ei".

Neîndoialnic, cu perseverență și larghețea creativității sale, locotenent-colonelul Lică Pavel nu va ezita să exploreze și alte tărâmuri literare pe care universul marinăresc, de care îndeobște nu mai este străin, i le inspiră și oferă cu generozitate.

Căpitän

Marian MOȘNEAGU

GEAMANDURA ȘI NAVA

După furtună,
O geamandură
Bună de gură,
Văzând cum o epavă
De navă
Plutea cu ea alături pe marea linistită.
Se apucă să-i facă "morală" cuvenită:
- Vezi dacă
Te lupti cu orice val?

Așa pătește-acela ce sare peste cal!
Ce-ți trebuia să pleci în lume, pe oceane,
Ce-ți trebuia să-nfrunți furtuni și uragane?

Dacă ședeai ca mine
Cuminte, într-un loc,
Aveai mai mult noroc.
Reține:

În fața unui val
Ce te-a vizat
Brutal,
Poti fi și scufundat
Când te apuci, ca tine, să-l și înfrunți
în fată!

- Păi, da, i-a răspuns nava oțând, asa e-n viață,
Unii se multumesc
Cu faptul că plutesc!

Lică PAVEL

Evenimente în viața marinilor militari

LA REVEDERE, ÎN ANUL 2000

După 40 de ani de la absolvirea Școlii Militare de Marină, ofițerii promoției 1955 s-au reîntâlnit la Constanța.

Revederea și evocarea celor trei ani de studii au avut loc, cu emoția inevitabilă a unui astfel de moment, în aula Academiei Navale "MIRCEA CEL BĂTRÂN", sămbătă, 30 septembrie 1995.

Această udevărată "promoție de aur" a dat țării 4 amirali, peste 20 comandanți de cursă lungă pe navele comerciale și de pescuit oceanic, atașați militari, destoinici comandanți de nave de luptă, zeci de comandanți de mari unități și unități, un senator, directori de întreprinderi, cadre didactice universitare,



cercetători științifici, autori de lucrări și manuale de specialitate, oameni de cultură.

Participanții la această emoționantă revedere au vizitat Campusul studenților marinari,

au petrecut o seară de neuitat la popota Hotelului Militar și s-au despărțit în aceeași atmosferă colegială, cu promisiunea de a se reîntâlni în anul 2000.

MARINA ROMÂNĂ

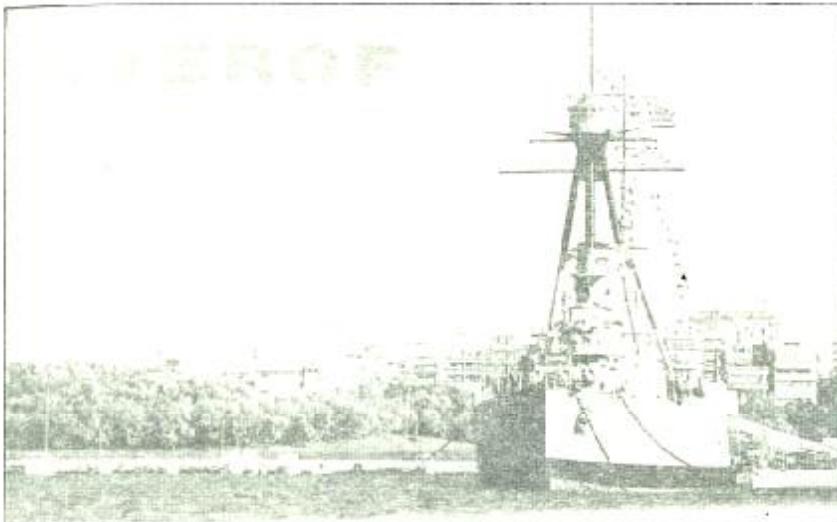


Cu ocazia ZILEI ARMATEI, în mare și frumoasa sală de sport a Academiei Navale "MIRCEA CEL BĂTRÂN" a avut loc, cu fastul cuvenit, ceremonialul militar și religios de înmânare a Drapelului de Luptă Brigăzii 61 Nave Dragoare, comandată de căpitan-comandorul Vasile Hașovschi și Brigăzii 36 Infanterie Moto, comandată de colonelul Spiridon Huchiu.

Ceremonialul înmânării Drapelului de Luptă Brigăzii 13 Artillerie "TOMIS".



MAGAZIN • MAGAZIN



CRUCIȘATORUL “GEORGIOS AVEROF”, NAVA-SIMBOL A MARINEI MILITARE ELENE

Crucisătorul "AVEROF", nava de luptă care a schimbat cursul istoriei Greciei, este reprezentativ pentru biografia familiei Coundouriotis din insula Hidra.

La începutul secolului al XIX-lea, după patru secole de dominație otomană, Grecia declanșează lupta pentru independentă, inițial prin rezistențe sporadice, în sudul țării și în arhipelagul din vestul Mării Egee. Lupta a fost începută în insulele Hidra, Spetses și Psara, care au armat numeroase nave. O contribuție deosebită la reușita acestei acțiuni au avut-o George și Lazaros Coundouriotis, doi armatori bogăți din insula Hidra. Aceștia au armat și pus la dispoziția revoluționarilor 52 de nave comerciale care au condus, în 1821, la eliberarea Moreei. Astfel s-au pus bazele statului elen modern, la 13 ianuarie 1822. Adunarea națională greacă proclamând, în mod solemn, independența Greciei.

În 1824, George Coundouriotis a devenit primul ei

președinte.

La 2 aprilie 1855 se năștea pe insula Hidra, Paul Coundouriotis, fiul lui George, cel căruia i-a fost hărăzit să joace un rol primordial în istoria țării sale. La 19 ani a intrat în Academia Navală de Război. Si-a continuat în mod strălucit cariera la comanda navei-scoală "MIAOULIS" cu care în 1901, ajunge în America, având la bord cadetii Academiei Navale și în fruntea primei divizii navale pe care a condus-o până în 1911, când a fost numit la comanda crucisătorului "AVEROF", mândria marinei elene.

În concordanță cu strategia pe termen lung de eliberare a teritoriilor naționale Macedonia, Tracia, Creta și a insulelor din estul Mării Egee, guvernul grec comandă Santierul Naval Orlando din Leghorn - Italia, construirea unei nave de luptă ultramodernă, superioară oricărui bastiment turcesc. Multimilionarul grec Georgios Averof, stabilit în Egipt, a donat guvernului elen un sfert din costul navei care, la 12

martie 1910, ziua lansării sale la apă, a primit numele acestui generos filantrop și patriot grec.

La 19 septembrie, înaintea declanșării primului război balcanic împotriva Imperiului Otoman (octombrie 1912 - mai 1913), comandorul Paul Coundouriotis este numit comandanțul-suf al flotei, iar pe 5 octombrie, câteva ore după ce regele George I a trecut în revistă flota de război a Greciei în golful Phaleron, navele grecești iau drumul spre nordul Egeei. Obiectivul lor era insula Lemnos, care este cucerită după o scurtă rezistență. Coundouriotis este promovat viceamiral, prin radio, când "AVEROF" străbate strâmtarea Doro. La 8 octombrie, flota greacă se găsea la 37 de mile marine de Dardanele.

În vederea angajării într-o bătălie decisivă cu aceasta, la 1 decembrie 1912 flota turcă trimite în recunoaștere crucisătorul "MEDJIDIEH" care, după un scurt angajament cu câteva distrugătoare elene, este obligat să se retragă în strâmtare.

La 3 decembrie 1912, în dreptul capului Helles, avea loc prima confruntare majoră din secolul XX dintre greci și turci. Valorificând exemplar calitățile nautice și de luptă ale navei "AVEROF", amiralul Paul Coundouriotis obține victoria, dublată de un alt succes înregistrat în condiții similare, la 5 ianuarie 1913, în dreptul insulei Lemnos. Aceste victorii au reprezentat un real suport pentru înaintarea trupelor în Macedonia și Tracia și un moment important pentru câștigarea supremaliei grecești în Marea Egee, flota turcă fiind constrânsă o perioadă să nu mai lasă din Dardanele.

În octombrie 1915, amiralul Paul Coundouriotis a fost numit la

Căpitan-comandor
Stefan GEORGESCU

(continuare în pag. 26)



La împlinirea a 5 ani de la înființare,
colectivul redațional al revistei
"MARINA ROMÂNĂ"

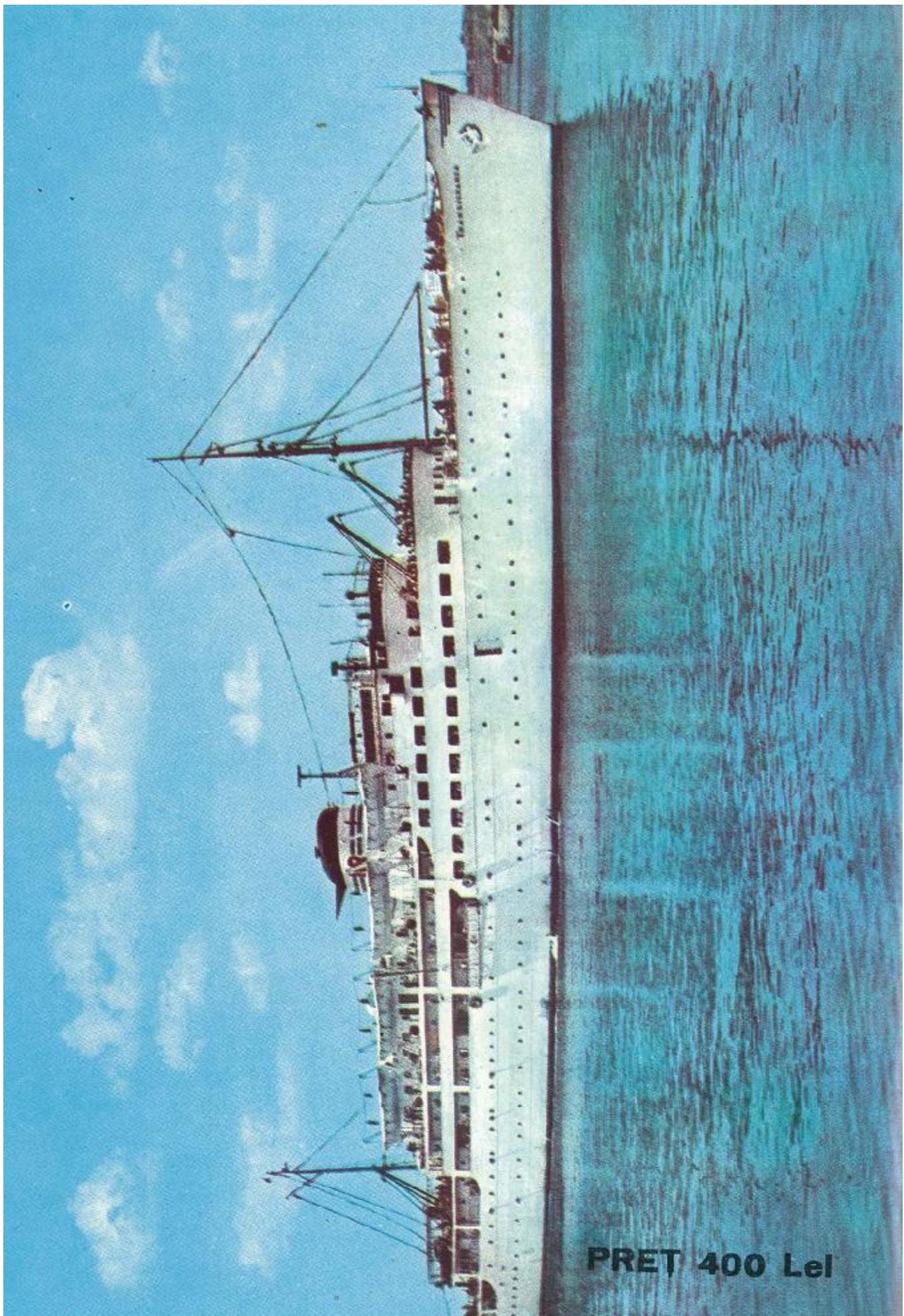
mulțumeste tuturor colaboratorilor și urează lor și cititorilor,



cu ocazia SĂRBĂTORILOR DE IARNĂ,
un sincer și călduros

"LA MULȚI ANI!"





PRET 400 Lel