

MARINA ROMÂNĂ

REVISTĂ EDITATĂ DE MARINA MILITARĂ

NR. 68 (MAI 2000)

STATUL MAJOR AL FORȚELOR NAVALE

MARINA ROMÂNĂ

NR. 68
MAI
2000

REVISTĂ EDITATĂ DE MARINA MILITARĂ

COLEGIUL DE REDACȚIE

Redactor-șef:

Comandor dr. Ioan DAMASCHIN

Secretar general de redacție:

Lt. col. Costin CONSTANDACHE

Redactori:

Căpitan Costel SUSANU

Bogdan DINU

Corector: Floare BRÂNZĂ

Fotoreporter: Valentina CIUCU

REDACȚIA:

Cercul Militar Constanța

str. Traian nr. 29

041-618127, 615700/0238

Fax: 041-611271

Internet: www.mil.logicnet.ro

COPYRIGHT:

Este autorizată orice
reproducere cu condiția
specificării sursei.

NORME DE COLABORARE:

Cititorii pot trimite pe adresa redacției
texte și fotografii care se încadrează
în tematica revistei.

Manuscrisele nu se înapoiază.

ISSN - 1222-9423
B-95000

Coperta I: De strâjă bâtrânului fluviu

Foto: Eugen MIHAI

Coperta IV: Infanteriști marini antrenându-se pe
plaja Mamaia



Tehnoredactare computerizată la
EDITURA EUROPOLIS

CONSTANTA

041-691711

Tehnoredactor:

Gabriela ALGASOVSKI

Tiparul executat la

EUROPRINT'94

041-622527

DĂT SUMAR

5 EXERCIȚIUL LINKED SEAS 2000

Infanteriști marini români
în Peninsula Iberică



8 OAMENII BĂTRÂNULUI FLUVIU

Din migrații nu cresc
decât lacrimi

13 PROFESIUNEA MEA - STIINȚA

Colonel dr. ing.

OCTAVIAN ROBU

140 VIAȚĂ DEDICATĂ MĂRII ȘI MARINEI MILITARE

Comandor (r) Virgil

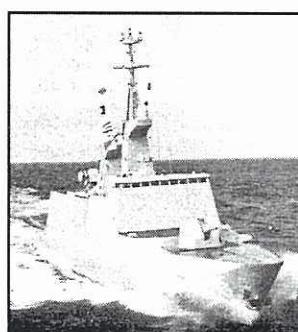
Moisescu

16 EROI AU FOST... (V)

Hidroaviația României în
cel de-al doilea război
mondial

6 OCHELUL LUI NELSON ÎNCEPE SĂ ZÂMBEASCĂ.

În perioada 10-12 aprilie s-a desfășurat, pe o arie întinsă în
partea de sud-vest a Mării Negre, exercițiul bilateral româno-
bulgar STORM 2000.



22 NAVE ȘI MARINE MILITARE ÎN PRAGUL SECOLULUI XXI

INTERVIU —

3 Viceamiral

TRAIAN

ATANASIU

șeful

Statului

Major al Forțelor Navale



10 Comandor ing.

FRANCISC BOZIANU

profesor al Academiei
Navale „Mircea cel Bătrân”



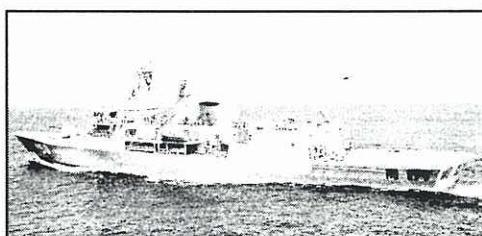
20 NOI, FEMEILE DIN

MARINA MILITARĂ

Căpitan FLORICA MITEA

27 MARINA AUSTRALIANĂ PE RADAR

Marina regală australiană are
planuri de achiziții majore,
menite să facă față evoluțiilor
strategice în zona de interes



REUNIUNEA COMANDANȚILOR MARINELOR MILITARE DIN MAREA NEAGRĂ



In perioada 18 - 21 aprilie 2000 la Istanbul a avut loc cea de-a treia Reuniune a comandanților Marinelor Militare din Marea Neagră, din partea României fiind prezent la această activitate domnul viceamiral **Traian Atanasiu**, șeful Statului Major al Forțelor Navale, secondat de domnii căpitan-comandor **Mircea Nica**, ofițer în Statul Major al Forțelor Navale și de locotenent-colonel **Adrian Claudiu Stanislav**, atașatul apărării României la Ankara. În legătură cu premisele reuniunii și problemele abordate în timpul acesteia, domnul viceamiral Traian Atanasiu a avut amabilitatea să acorde un interviu pentru cititorii revistei.

– Domnule viceamiral, mai întâi vă rog să ne spuneți care este scopul unei astfel de reuniuni și cum a fost inițiată?

– Aș încerca să răspund mai întâi la partea a doua a întrebării. Reuniunea comandanților Marinelor Militare din Marea Neagră a început la inițiativa comandanțului Flotei Maritime a Turciei, prima țară organizatoare fiind România în anul 1995. Următoarele activități de acest fel au avut loc în Bulgaria, la Varna, în anul 1998, și cea de-a treia în aprilie 2000 la Istanbul. Inițierea unei astfel de reuniuni a avut în vedere ideea că unul din factorii esențiali în promovarea păcii și stabilității în regiunea Mării Negre îl constituie cooperarea navală. De aici este simplu de dedus scopurile acestei reuniuni: promovarea unei cooperări în domeniul naval care să contribuie la cunoașterea reciprocă a obiectivelor forțelor navale din Marea Neagră, a tendințelor în evoluția acestor forțe și, nu în ultimul rând, cunoașterea reciprocă a factorilor de decizie din conducerea marinelor militare care să conducă la sporirea încrederii și bunei înțelegeri.

– Care sunt domeniile în care se preconizează această cooperare și modalitățile concrete în care se va realiza?

– Pornind de la faptul că marinele militare trebuie să fie promotorii unei politici de pace și stabilitate regională s-a stabilit că pentru întărirea relațiilor existente trebuie dezvoltate contactele bilaterale și multilaterale. Au fost identificate deja, până în prezent, mai multe domenii de colaborare însă le-ăs enumera doar pe cele care au prins un contur evident: salvarea pe mare, protejarea mediului marin, pregătirea și instruirea personalului, hidrografie, oceanografie, domeniul cultural-sportiv. Pentru ca obiectivele cooperării să fie atinse este necesar să se înființeze un sistem permanent de informare și comunicare între comandanții marinelor din Marea Neagră. În același timp trebuie inițiate o serie de activități în comun cum ar fi: participarea cu forțe navale la exerciții bilaterale, schimburi de asistență în domeniul siguranței navigației, hidrografiei, oceanografiei și meteorologiei, organizarea de ateliere de lucru, seminarii, simpozioane, schimburi de experiență privind organizarea și procedurile de protecție a mediului, inclusiv pregătirea și instruirea personalului din marină etc.

– Revenind la reuniunea recent încheiată vă rog să faceți câteva referiri asupra problemelor concrete care au fost dezbatute la Istanbul.

– La reuniunea din anul acesta de la Istanbul s-au înregistrat câteva premiere și m-am referi, în primul rând, la faptul că Rusia a participat pentru prima dată la nivel de comandanț al flotei din Marea Neagră și o altă premieră ar fi aceea că au fost invitate, tot la nivel de comandanți de flote, dar cu statut de observatori, Italia, Grecia, Azerbaidjan, Albania și, de asemenea, Comandanțul Forțelor Aliate din Sudul Europei - CINCSOUTH și Comandanțul Forțelor Navale din Sudul Europei - COMNAVSOULTH. Remarcabilă a fost ospitalitatea și străduința gazdelor de a asigura condiții deosebite de desfășurare a acestei importante activități.

**Comandor dr.
Ioan DAMASCHIN**





Principalele probleme luate în discuție la această reuniune au fost: sprijinul reciproc în pregătirea personalului de la bordul navelor militare; cooperarea în domeniul hidrografiei și oceanografiei; cooperarea privind garda de coastă - subiecte prezentate de partea turcă; realizarea unui sistem unic de informare între marinele țărilor riverane - subiect pregătit și prezentat de partea bulgară. Marina Militară a României a pregătit și prezentat spre dezbatere subiecte referitoare la principiile de organizare a BLACKSEAFOR; cooperarea în domeniul căutării și salvării pe mare; cooperarea în domeniul traficului naval.

Participarea delegației Marinei Militare a României, sub aspectul pregătirii și prezentării problemelor, a fost apreciată de către participanți ca fiind de excepție.

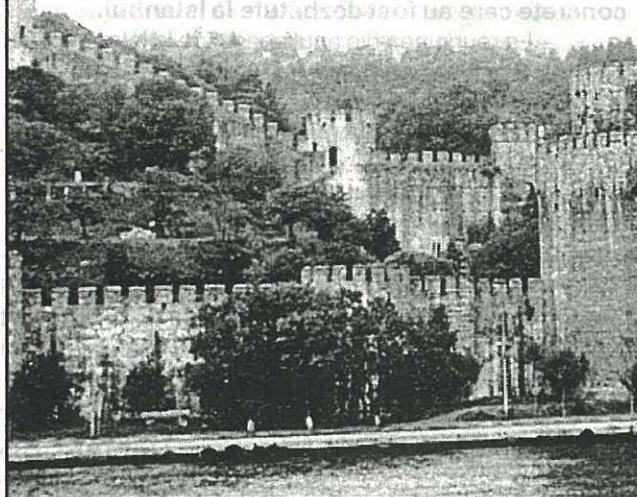
Nota dominantă a acestei întruniri a fost deschiderea tuturor participanților spre un dialog care, raportat la problemele dezbatute, să ducă la găsirea de soluții practice și eficiente la toate problemele puse în discuție. Spre exemplu, în ceea ce privește pregătirea și instruirea personalului, o problemă complexă pentru flotele fiecărei țări, s-a convenit ca transferul de experiență în domeniu să fie făcut prin realizarea unor schimburi reciproce de personal, pe domenii, evident, fiecare țară organizând pregătirea pe domeniul în care are mai multă experiență.

În domeniul hidrografiei și oceanografiei, o problemă importantă în cadrul discuțiilor a fost cea a documentelor nautice, a hărților și a hărților electronice, partea turcă împărtășind din experiența proprie.

Strâmtarea Bosfor

În cadrul discuțiilor s-a abordat și problema strâmtării Bosfor. În ceea ce privește posibilitatea de extindere a strâmtării, s-a convenit că este nevoie să se analizeze și să se lucreze cu opțiuni alternative, precum extinderea strâmtării existente sau construirea unei noi strâmtări paralele. În ceea ce privește posibilitatea de extindere a strâmtării, s-a convenit că este nevoie să se analizeze și să se lucreze cu opțiuni alternative, precum extinderea strâmtării existente sau construirea unei noi strâmtări paralele.

În cadrul discuțiilor s-a abordat și problema strâmtării Bosfor. În ceea ce privește posibilitatea de extindere a strâmtării, s-a convenit că este nevoie să se analizeze și să se lucreze cu opțiuni alternative, precum extinderea strâmtării existente sau construirea unei noi strâmtări paralele.



Căutarea și salvarea pe mare, problemă pusă în discuție de partea română, dată fiind complexitatea acesteia, mai ales în condițiile concrete ale Mării Negre, cu un număr mare de zile pe an în care marea este agitată și cu furtuni, uneori destul de violente, a constituit un subiect aparte al dezbatelor. S-a luat în discuție exploatarea posibilităților de înființare a unui sistem de intervenție comună în situații de urgență, provocate de incidente cum sunt: coliziunea, eșuarea sau scufundarea unor nave militare și civile, prăbușirea unor aeronave în mare, deversarea de produse petroliere. Pentru rezolvarea și finalizarea acestui sistem s-a propus înființarea unui Grup de Lucru, la care să participe reprezentanți ai marinelor militare riverane, care va elabora un program și va propune documentele cadre privind cooperarea în domeniul căutării și salvării pe mare care să prevadă stabilirea unui sistem de informare reciprocă, forțele cu care să se intervină, raioanele etc. Președinția și activitatea de secretariat ale acestui Grup de Lucru au fost oferite Marinei Militare a României.

O altă problemă dezbatută a fost cea legată de BLAKSEAFOR - Forțele Navale Unite din Marea Neagră, discuții pregătitoare în acest sens purtându-se la nivel de specialiști, în perioada 18-19 aprilie a.c., tot la Istanbul. Stadiul problemelor în această privință este destul de avansat, urmând a se redacta o scrisoare de intenție în domeniu.

– Domnule viceamiral, în numele cititorilor revistei MARINA ROMÂNĂ, vă mulțumesc pentru informațiile oferite.



Exercițiul LINKED SEAS 2000



INFANTERIȘTI MARINI ROMÂNI ÎN PENINSULA IBERICĂ

Căpitan Costel SUSANU

Intr-un teritoriu fictiv din Peninsula Iberică are loc o deteriorare rapidă a situației politico-militare. Statele implicate - Greyland și Yellowland - sunt membre ONU, dar nu fac parte din NATO sau Parteneriatul pentru Pace, astfel încât conflictul teritorial poate avea impact asupra securității la nivelul continentului european.

Consiliul de securitate al ONU, încercând stabilizarea situației, emite o rezoluție prin care solicită sprijinul NATO pentru organizarea și desfășurarea unei operațiuni de sprijin al păcii care să asigure aplicarea acordurilor convenite între cele două state și revenirea la starea de normalitate. Răspunzând solicitării, NATO constituie o forță întrunită multinațională care include componente terestre, aeriene, maritime, amfibii și speciale.

Acestea vor fi dislocate în diferite zone de criză pentru a îndeplini misiuni de impunere și menținere a păcii, evacuarea personalului necombatant și asistență umanitară.



Căpitanul Iordan Drăgan

Acesta este scenariul după care s-a desfășurat, în perioada 2-15 mai a.c., în Portugalia, cel mai mare exercițiu NATO cu trupe din acest an, deschis țărilor partenere.

Antrenarea comandamentelor NATO și a militarilor din țările partenere în constituirea unei forțe combine multinaționale și întrebunțarea acestora în operațiuni de menținere a păcii, reprezintă scopul principal al exercițiului în care au fost implicate peste 90 de nave de luptă, 125 de avioane militare și importante efective din 12 țări membre NATO - Canada, Danemarca, Franța, Germania, Italia, Marea Britanie, Norvegia, Olanda, Portugalia, Spania, SUA, Turcia - și 5 țări membre ale Parteneriatului pentru Pace - Austria, Bulgaria, Estonia, Georgia și România.

Armata României a participat la exercițiu cu o aeronavă C-130 „Hercules“, un detașament format din ofițeri de stat major și cu subunități de infanterie marină, infanterie și cercetare. Militari români au acționat în compunerea unor structuri multinaționale, exersând procedee de luptă specifice unor astfel de situații - debarcări terestre și amfibii, desantări și parașutări, acțiuni pe timp de noapte, patrulări, transport de trupe și materiale, evacuarea personalului necombatant din zona de conflict și asistență umanitară.

După un program de antrenamente complexe, care a inclus și o perioadă de ambarcare pe distrugătorul **MĂRĂŞEŞTI**, infanteriștii marini români din subunitatea comandată de căpitanul **Iordan Drăgan** au prezentat ziaristilor un exercițiu de debarcare, pe plaja Mamaia, în zona Hanul Piratilor.

Acest ultim test de verificare, desfășurat la sfârșitul lunii aprilie, înaintea plecării spre Portugalia, a demonstrat că militari români nu au împrumutat de la „marines“ numai vopseaude de pe fețe ci și, mai ales, calitățile indispensabile în „bransă“ - coeziune, tenacitate, mobilitate, forță.

Militari angajați, care compun subunitatea, coordonați de locotenentul **Gabriel Ignat**, sublocotenentul **Marian Truță**, plutonierul major **Gheorghe Paraschiv** și plutonierul **Petru Pomparău** au demonstrat că pot face față exigentelor exercițiului **LINKED SEAS 2000**, la care România a avut cea mai consistentă participare, de la inițierea programului de Parteneriat pentru Pace.



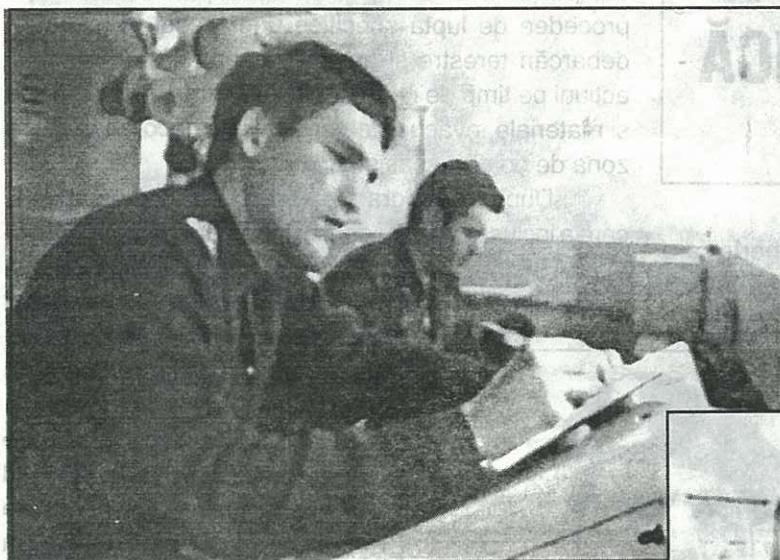
OCHIUL LUI NELSON ÎNCEPE SĂ ZÂMBEASCĂ

Căpitan Ion BURGHIŞAN

În perioada 10-12 aprilie, aplicațiile internaționale la care România va lua parte, în acest an, și-au făcut debutul. Denumit pe scurt STORM 2000, exercițiul bilateral bulgaro-român s-a desfășurat pe o arie întinsă în partea de sud-vest a bacinului Mării Negre.

O aplicație cu pretenții

Tara gazdă, Bulgaria, a aliniat la startul aplicației o impresionantă forță navală alcătuită din 13 nave de suprafață, un submarin, 3 elicoptere și 4 avioane de luptă, România deplasând în zona de acțiune 7 nave, printre care și distrugătorul "Mărășești" (ce nu s-a mai desprins de la cheu de la multimediatizata Eclipsă de Soare a anului trecut).



După o noapte petrecută la ancoră - binevenită de altfel pentru ascuțirea simțurilor marinilor - navele românești s-au alăturat celor partenere, aflate sub pavilion roș-verde-alb, în cadrul unor exerciții de apărare a convoaielor umanitare, de luptă împotriva submarinelor și aviației inamice, de acordarea ajutorului unor nave avariate ori de impunere a embargoului în anumite zone. Cele două zile de acțiune pe mare și cele aproape 200 de mile marine parcuse de fiecare navă par să-și fi atins scopul enunțat: trecerea a unui alt prag al realizării interoperabilității între Marinele militare ale țărilor despărțite, dar în același timp, strâns legate de bătrânelul fluviu.

STORM 2000 văzut de pe Navele Purtătoare de Rachete

După nenumărate (și greu de suportat) zile de staționare la cheu, comanda "motoarele înainte" vine ca o izbăvire de neștiute păcate. Și bine că vine. De această dată cu destinația Cap Kaliakra, zona de întâlnire cu navele bulgărești ce ne vor fi partenere de exerciții pentru următoarele două zile.

Echipajul - care și-a scuturat praful de liniște după prima adiere a vântului sărat - revine la viață.

La acea viață care îi confirmă adevărata valoare. La viața pe mare.

Am întâlnit, la bordul navei cu care am participat la aplicație, o echipă Tânără, dornică de afirmare, de assimilare a noilor proceduri. La astfel de exerciții ofițerii în formare și devenire chiar au posibilitatea să-și largescă orizontul cooperării militare internaționale care prinde un tot mai bine definit contur în cadrul doctrinei noastre militare.





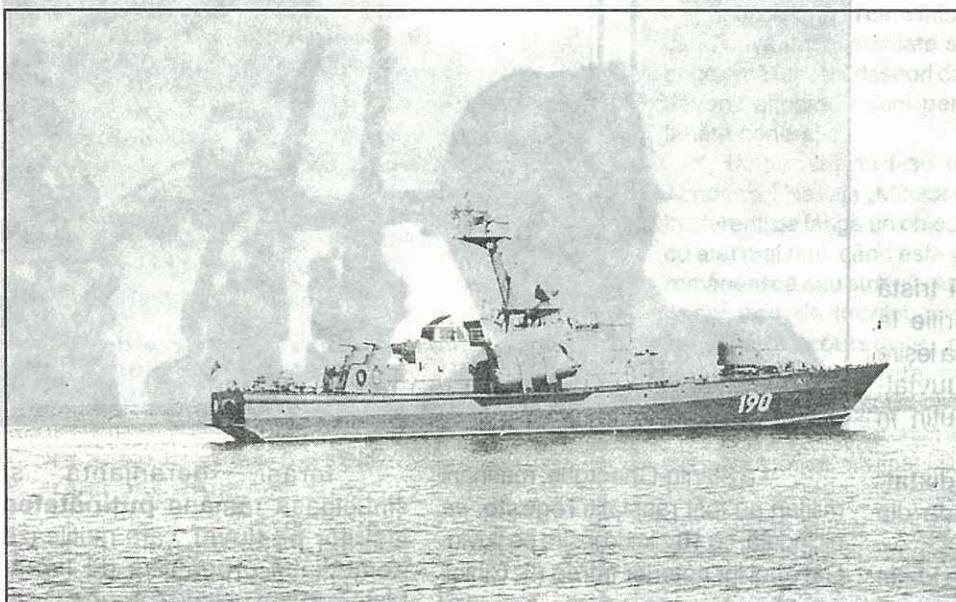
Profitând de acest adevărat eveniment într-un an de instrucție - ieșirea pe valuri - comanda unității a dispus completarea echipajelor navelor privilegiate din acest punct de vedere cu ofițeri și maștri militari foarte tineri, săraci în ore de legătare pe ape. Scopul: contaminarea cu experiență de la cei care o au deja.

Eugeniu VĂJAC

Fericit epilog

Fazele antrenamentelor în comun s-au desfășurat concomitent, pe secțiuni, navele fiind grupate în funcție de misiunile principale pe care le aveau de îndeplinit. Astfel, cele ce se antrenaau pentru impunerea embargoului într-o anumită zonă devineau, pentru o altă secțiune, un convoi inamic ce trebuia atacat cu rachete. În acest mod contactul direct între nave a fost redus.

Perioada de staționare în comun la cheu fiind inexistentă, comunicarea dintre echipaje - și ea parte deosebit de importantă a acestui tip de aplicație - a avut de suferit. Importantă rămâne,



Dileme de reporter

Dacă lansezi - din curiozitate jurnalistică - întrebarea "la ce vă folosește cel mai mult acest tip de antrenament pe mare?", cu siguranță nu te vei putea hotărî către cine să apleci mai întâi urechea. Către navigator, pentru care recunoașterea pe viu a zonelor și reperelor la coastă face câte zece biblioteci citite și două facultăți absolvite sau către transmisionist, care trece printr-o perioadă de "cucerire" a procedurilor tipice NATO și deprindere a limbajului ce îndepărtează orice frontiere? Către motorist, care își poate și struncaii putere, nu numai admira la cheu, sau către rachetist care "vede și aude" țintele plutitoare, nu numai și le închipează sau simulează în cabine?

Cu siguranță toți au dreptate când își strigă necesitatea de pregătire și frica de o plafonare de care nu se fac cu nimic vinovați.



totuși, realizarea principalului obiectiv: planificarea și executarea cu brio a întregii operațiuni.

Punctul final pus exercițiului bilateral STORM 2000 nu reprezintă decât un mic răgaz acordat echipajelor românești până la următoarea "confruntare". Pentru că, deși pericolele sunt doar simulate, miza fiecărei prezențe a navelor pe arenele mondiale este imensă, iar aceasta este prestigiul luptătorilor români și singurul mod de a-l păstra este să ne menținem și să ne perfectionăm pregătirea!



OAMENI ||| BÂTRÂNULUI FLUVIU

DIN MIGRAȚII NU CRESC DECÂT LACRIMI

Căpitan drd.
Dorin POPESCU

Uaplicație frumoasă și tristă s-a desfășurat în aprilie la Sfântu-Gheorghe: ultima ieșire pe fluviu a Brigăzii 27 Fluvial-Maritime din Tulcea, cel puțin în actuala ei structură.

Pentru că așa au „diktat” obiectivele reformei, Brigada din Tulcea va muri curând.

Oamenii mor pentru ca ideile să trăiască. Așa gândeau, acum două veacuri, Robespierre. Așa gândeau Machiavelli, așa gândeau Mussolini, așa gândeau Hitler. Așa gândesc monștrii fără nume și chip născuți din somnul rațiunii.

Răstimp, disprețul pentru idee a egalat disprețul pentru oameni.

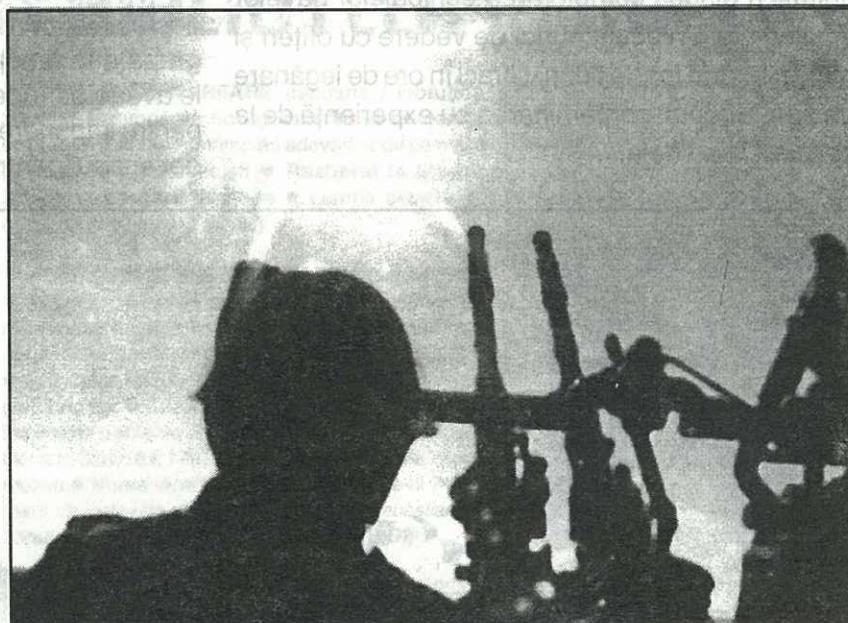
Reforma la români se poartă sub semnul debosolanță amândurora.

Dispariția unor structuri militare vitale și lipsa preocupării minime de a fi și explicat mecanismul reformei sunt simultan îngrijorătoare, căci militarul de rând trebuie să știe în numele căror obiective se taie mereu din carnea lui și care e ideea care împuținează destinul.

Iar dacă noi, reporterii militari, nu știm, militarii din unități - nici atât.

Brigada din Tulcea se va desființa. Dar apărarea gurilor Dunării - pentru care rușii ne-au ciopârțit când au vrut - cui o lăsăm?

Brigada din Tulcea se va desființa. Rămânem, în felul acesta, două-trei poteri pe țară.



La Sfântu-Gheorghe, marinarii militari au fost răsplătiți regește, ca niciodată, cu 10 zile de ieșire pe fluviu. Cât anul lor anterior întreg (!). Cinicior au gândit poate că din **“cornul abundenței”** nu va mai curge nimic spre Tulcea (punct din ce în ce mai microscopic pe harta și așa amputată a marinei). Dar prețul plătit e prea mare. Căci regele, regele moare și nu mai e nimeni care să-i întârzie moartea.

Timp de zece zile, aici, în locul tradițional de aplicație, misiunile propuse punctual s-au desfășurat alert și fără răgaz. Tabloul acțiunilor de luptă a fost complet, cu toate că din ce în ce mai puțin știu militarii noștri (fără motivație și fără antrenament) să supraviețuască într-un câmp de război real.

Fără să se comprime ca odinoară, misiunile și exercițiile militare se vor fi succedat ritmic și divers: s-a tras cu toate tipurile de armament de la bordul navelor dragoare și blindate, s-au executat misiuni de dragaj, exerciții de ambuscadă și supraviețuire ale infanteriștilor marini, trageri directe și indirekte, acțiuni spectaculoase ale scafandrilor fluviali.

Iarăși, deranjantă și sinucigașă rămâne **puținătatea ieșirilor pe fluviu**, care mutilează iremediabil pregătirea de luptă. Mutarea unor unități dintr-un oraș în altul, de la Tulcea la Brăila și-napoi, nu e o soluție. Decapitarea navelor militare - nici atât. Rușii s-au obosit sute de ani să strângă sub șa gurile Dunării, iar noi ne deplângem unii altora sărăciile.

Justificăm cu nepăsare neputințele. **Vrem marină performantă - cum s-o avem cu 360 de zile la cheu?**

Ieșirea de pregătire, de instrucție pe fluviu a Brigăzii din Tulcea (3-14 aprilie) e, pentru cine mai știe încă citi, un **simptom evident al degradării irreversibile la care e constrânsă Marina Militară la Dunăre**. După o jumătate de an de inertie sinucigașă la cheu, echipajele răspund comenziilor cu stângăciile școlărești, tehnica de pe vremea bunicii face viața la bord un infern greu suportabil, fiecare misiune amenință să fie povara care poate ucide.

Canicula și gerul sufocă împreună; pentru 10 zile, Sfântu împrumută (fără metaforă) **“culorile negre din infernul lui Dante”**.



OAMENI ||| BÂTRÂNULUI FLUVIU

După îndelungi tatonări prin alfabetele câmpului de luptă, Brigada din Tulcea a știut să evadeze, cu această ieșire, din stereotipia exasperantă cu care ne obișnuise. O strategie îndelung elaborată a înlocuit schematismul și automatismele, s-au creat situații tactice noi, s-au construit reacții credibile de răspuns la agresiuni, variante cvasiinedite de apărare și de ripostă. Toate - parcă pentru a infirma nedreapta intrare în crepuscul a Marinei Militare la Dunăre (sintagmă înlocuită, tendonios, cameleonic, cu ipocrizii verbale mascate de stringența reformei: "restructurare", "modernizare" și.m.d.).

Noi chiar nu credem, obosiți în disperări cum am ajuns, că reforma n-ar fi încă **mult perfectibilă**. Noi chiar nu credem c-ar exista o strategie coerentă, precisă a ei (sau, eufemistic spus, nu credem c-ar exista o strategie **mediatică** aptă să-o explice pe îndelete). Prea evidente îi sunt semnele smintirii peste tot.

O tristețe bine strunită, aristocratică împiedică pe comandanțul Brigăzii, comandorul Ion Șuteu, să ni se confeseze onest, după pohta și placul inimii sale. Dincolo de râceala vorbei, se ghicește disperarea unui militar de carieră constrâns să asiste neputincios la moartea fără luptă a oamenilor săi. La capitulare necondiționată: "Această ieșire e cântecul de lebădă al Brizăzii 27 Fluvial-Maritime din Tulcea. Mulți își gândesc viitorul cu pesimism. Îi văd pe oamenii mei debusolați. În zona noastră economia e prăbușită, pescuitul oceanic s-a desființat, flota

comercială e falimentată, la fel și cea fluvială, sunt șanse puține de a ne continua profesia pe care am îmbrățișat-o cu entuziasm la începuturi".

Am fi vrut să fie la Sfântu unul din strategii care au decis moartea Tulcei maritime. Poate ar fi denunțat el însuși iluzia că marinarii noștri ar deveni performeri dintr-o dată dacă unitățile lor și-ar tot muta din loc în loc bocceaua. Poate ar fi

noroc dintr-un kilometru în altul al Dunării lor!

E o metaforă, o licență poetică să pretinzi că există oameni care își desfid propria moarte. Dincolo de cătușele a ceea ce ne-am obișnuit să credem că ar fi (din incurabil idealism), **în relația intimă a oricărui om cu moartea nu există decât frică**. Dar - când moartea e colectivă, când amenință comuniuni obștești (precum Brigada din Tulcea), frica singulară se estompează, se pierde. Iar **frica învinsă face frumoasă lumea dimprejurul său**.

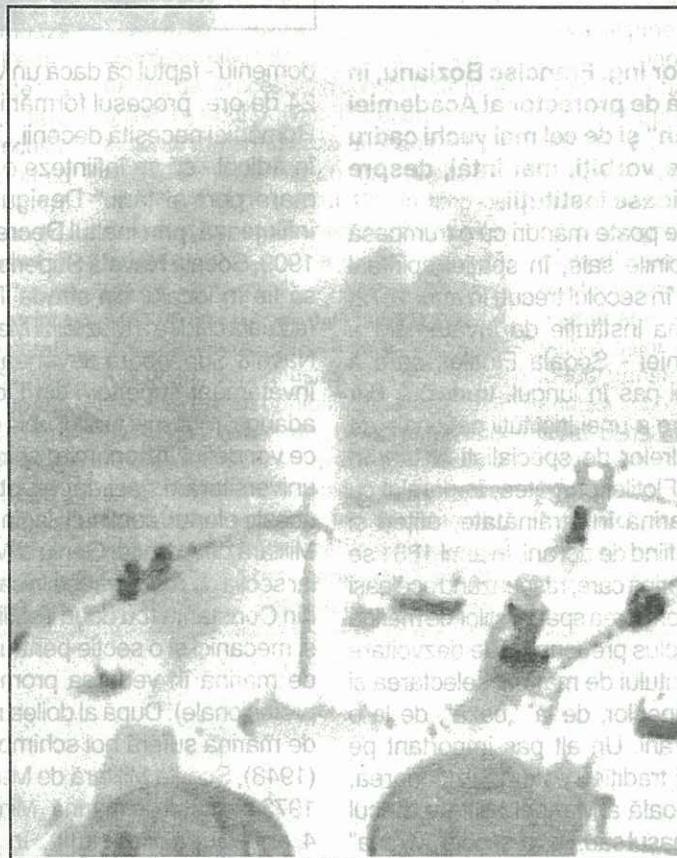
Așa s-a întâmplat (sau, din modestie adaug, așa am văzut eu) la Sfântu. Sî, dacă suntem într-adevăr capabili de aristocrație chiar și cu juvățul la gât, înseamnă că zarurile nu sunt aruncate întru totul și că, până la urmă, ieșirea din apocalipsă e simplă - **puțină zăbavă și înțelepciune înainte de a lăsa ghilotina să cadă**: "Reforma trebuie făcută cu grijă și discernământ pentru oameni. Dacă de Dunăre și Mare n-avem grijă, nici ele nu vor avea grijă de noi. Gurile

înțeles că din migrații nu cresc totuși ieșiri pe fluviu mai multe. Nici radare mai noi, nici motoare navale. **Din migrații nu cresc decât lacrimi!**

Supliciul nemeritat al prietenilor noștri de la Dunăre continuă. Din lașitate și conformism, ne prefacem căteodată că nici nu există. O dată pe an, la Sfântu Gheorghe, suntem săliți să aflăm. Dar ce revansă consolatoare ne oferă, fără resentimente și patimi, oamenii care își poartă crucea fără

Dunării, Dunărea însăși trebuie să aibă santinela lor: Marina Militară... Tulcea a avut și are o tradiție îndelungată a navelor militare; Marina Militară însăși s-a născut la Dunăre. Toate sunt trecătoare, mai puțin însă Marina Militară la Tulcea și pe Dunăre..." (comandor Ion Șuteu).

Să ne bucurăm aşadar - există leacuri și există chirurgi pentru orice infern. Mai ales pentru cele construite de oameni.



VIVAT ACADEMIA

ACADEMIA NAVALĂ „MIRCEA CEL BĂTRÂN” - „PRIVIREA” MARINEI SPRE VIITOR

—Domnule comandor ing. Francisc Bozianu, în calitatea dumneavoastră de prorector al Academiei Navale „Mircea cel Bătrân” și de cel mai vechi cadru militar, vă rugăm să ne vorbiți, mai întâi, despre istoricul acestei prestigioase instituții.

— Academia Navală se poate mândri cu o frumoasă și onorantă tradiție, rădăcinile sale, în spațiul spiritual românesc, coborând până în secolul trecut, în anul 1872, când a fost înființată prima instituție de învățământ a Marinei Militare a României - Școala Flotilei, care a funcționat la Galați, primul pas în lungul, trudnicul, dar fructuosul drum de edificare a unei instituții naționale de formare și instruire a cadrelor de specialiști ai țării în domeniul Marinei. Școala Flotilei pregătea, în paralel cu instruirea ofițerilor de marină în străinătate, ofițeri și subofițeri, durata cursurilor fiind de doi ani. În anul 1881 se înființă Școala Copiilor de Marină care, răspunzând aceleiași cerințe de interes național - formarea specialiștilor de marină în țară - avea ca obiectiv inclus preocupările de dezvoltare și diversificare a învățământului de marină, selectarea și instruirea profesională a tinerilor, de la „bază”, de la o vîrstă fragedă, de 12-15 ani. Un alt pas important pe această cale a intermeierii tradiției, este achiziționarea, în 1882, a primei nave-școală a Marinei Militare, bricul „Mircea” care, alături de urmășul său, nava-școală „Mircea” de azi, aveau să fie „amfiteatrul plutitor” în care se vor instrui, forma și căli, în timp, zeci de generații de marinari ai țării. În lungul său drum spre desăvârșire, în cei 128 de ani de existență, învățământul de marină parcurge, acumulând mereu experiență atât de necesară, numeroase etape, relevante și de denumirile succesive căpătate. Astfel, din 1884 ofițerii de marină erau pregătiți în secția „arme speciale” a prestigioasei Școli Militare de Infanterie și Cavalerie, iar din 1892, în Școala Specială de Artillerie și Geniu, ce va deveni, în 1895 Școala Militară de Artillerie, Geniu și Marină. Ideea înființării unei școli superioare de profil, promovată la nivelul Marinei, a fost susținută și de presa vremii. Astfel, într-un articol din „Universul”, în 1893, se remarcă, am zice axioma în



domeniu - faptul că dacă un vapor putea fi adus în țară în 24 de ore, procesul formării cadrelor necesare Marinei României necesită decenii. „Trebuie - se concluzionează în articol - să se înființeze o școală națională în cel mai mare port al țării.” Desigur, la Constanța. Astfel, se înființează, prin Înalțul Decret nr. 2928, din 29 octombrie 1909, Școala Navală Superioară, al cărui prim sediu avea să fie în localul din strada Traian nr. 53, din Constanța (actuala clădire a Muzeului Marinei). Iată, aşadar, că Școala Navală Superioară devine cea mai veche instituție de învățământ superior din Dobrogea, ei urmând să i se adauge, mult mai târziu, abia din 1950, alte structuri, civile, ce vor defini „fizionomia” spirituală a locului, până la viața universitară de azi. Întrerupte de primul război mondial, aceste eforturi continuă, iar în 1920 se desprind din Școala Militară de Artillerie, Geniu și Marină cele trei școli de arme, iar secția de marină trece în cadrul Școlii Navale Superioare din Constanța (cu două secții importante - ofițeri de punte și mecanici și o secție pentru specializarea tinerilor ofițeri de marină în vederea promovării lor pe scara ierarhiei profesionale). După al doilea război mondial, învățământul de marină suferă noi schimbări - Școala Marinei Militare (1948), Școala Militară de Marină (1950), spre a deveni în 1973 Institutul de marină „Mircea cel Bătrân”, cu durată de 4 ani. După Revoluție, în 1990, un alt pas calitativ semnificativ este făcut - Academia Navală „Mircea cel Bătrân”, cu durată de 5 ani.

— Domnule comandor, știm că ați fost în primele rânduri ale aceluia nucleu de cadre ale Marinei care a militat și actionat, în 1990, cu pasiune și dăruire, pentru ideea perfecționării învățământului de marină și edificarea Academiei Navale de azi. Este o filă încă vie – n-au „acoperit-o” decât zece ani – a istoriei instituției, și pe care vă rugăm să o evocați, ca participant direct la „scrierea” ei.

**Locotenent-colonel
Costin CONSTANDACHE**

Continuare în pag. 12 ➔

JURNAL NIPON PE INTERNET

VIVAT ACADEMIA

La sfârșitul lunii martie a.c., studentul Cristian Lutaș, din anul I al Academiei Navale „Mircea cel Bătrân” din Constanța, în urma unor riguroase selecții, a plecat în Japonia unde, începând cu 1 aprilie, a devenit student al Academiei Naționale de Apărare a Japoniei, din Yokosuka. Promiteam cu ceva timp în urmă că vă vom reda cât mai multe dintre mesajele primite de la el și despre el. Primul, semnat de domnul colonel Ion Lărgăeanu, atașat militar al României la Tokyo, este datat 1 aprilie 2000, ora 4 p.m.:

„Cristi a ajuns cu bine la Tokyo azi dimineață. L-am așteptat la aeroport și ne-am deplasat cu el la Yokosuka.. Era cam obosit dar mi-a plăcut cum răspundeau prompt și cursiv la întrebările cadrelor. O să stea în cameră cu doi studenți japonezi (din anul II și III) care au sarcină să vorbească cu el cât mai mult în japoneză. Miercuri va avea loc ceremonia oficială de deschidere a anului de învățământ...“

Si acum, mesaje de la studentul nostru:

2 aprilie. „Am ajuns cu bine. Toată lumea este drăguță cu mine. Miercuri este festivitatea de deschidere. Toți studenții străini vor tine un discurs în japoneză. Nu știu ce mare grozavie o să fac, dar asta este... După festivitate vreau să mă duc în oraș să iau un calculator. Accesul pe Internet este gratuit. Azi am mâncat pentru prima oară din mâncarea lor. Nu are nici un gust.“

3 aprilie. „Azi am învățat câteva din mișcările de bază: întoarceri, salut. Sunt cu totul pe dos față de cum le avem noi. Au fost uimiți când au văzut ce repede le prind și le execut. Chiar comandantul de companie m-a felicitat. Asta am aflat de la fata care are grija de mine. Am ajuns un fel de mascotă pe aici. Toată lumea vrea să mă cunoască...“

6 aprilie. „Azi am început cursurile de japoneză(...). Ieri a fost festivitatea de deschidere. În viața mea nu am mai văzut oameni mai exacti și mai precisi. Am repetat fiecare mișcare, vorbă, gest de cel puțin șapte ori. Am asistat la o demonstrație cu armele cum vezi numai în filme (adevărate jonglerii...). M-am descurcat bine la ceremonie și am reușit să citesc corect jurământul pe care mi l-au pus în față. M-au felicitat toți. Dupa-

7 aprilie. „Programul unei zile obișnuite este:

6,30 - Deșteptarea.

6,35 - Ieșirea la înviorare.

6,35-6,55 - Dărdăit în frig de poți să-ți muști limba.

7,00 - Dat cu mătura (strâng praful, nu gunoiul).

7,10 - Masa de dimineață - lapte, suc (toate ambalate), brânză topită, croissant-uri și a.

7,45 - 8,00 - Program de dimineață (neapărat îmbrăcat...Nu este voie deschis nici la fermoar).

8,05 - Ridicarea pavilionului. Toată lumea încremenescă în locul în care este în poziție de drepti și nimeni nu mai suflă.

8,05-11,40 - Ore. A venit profesoara de limba japoneză. Vorbește în engleză foarte puțin.

Apropo, de când am venit cred că mi-am stricat și engleză pe care o știam. Mereu trebuie să folosesc cuvinte ușoare și simple.

12,00-13,00 - Masa de prânz: Orez cât cuprinde și o grămadă de verdețuri cu sos de soia (nu lipsește de la nici o masă). Este mâncare chinezescă la prânz și seara.

13,10-16,10 - Ore.
16,10-18,00 - Un fel de timp liber,
18,00 - Baia și masa de seară,

19,30 - Apelul de seară.
20,00-22,00 - Studiu.

22,30 - Stingerea. Toată lumea merge la culcare. Suntem 15 studenți străini, dintre care 10 de vârstă mea: cinci din Taiwan, doi mongoli, doi indonezieni. Celalți sunt studenți la cursurile postuniversitare: un mongol, un indonezian, doi coreeni și un chinez.“

În continuare, Cristi precizează că el și cei doi colegi japonezi au două camere ale lor: un dormitor, cealaltă cameră este pentru studiu. Are mai multe uniforme, rufe și le spală singur la mașină. Ne promite că vom primi în curând o fotografie în care să-i admirăm noua uniformă.

Pentru conformitate
Mariana PĂVĂLOIU



Cristian Lutaș, în uniforma de student al Academiei Naționale de Apărare a Japoniei

ceremonie a urmat masa. Nu mi-a venit să cred cu cine stau la masă. În fața mea stătea amiralul marinei lor, în stânga îl avea pe președintele școlii, în dreapta pe comandantul Academiei - general de infanterie cu două stele. Urmau un colonel de aviație, primarul Yokosukai, un viceamiral și mai mulți ofițeri cu de toate pe mână și pe piept. Am mâncat cu noduri... Mi-au pus întrebări, mai ales amiralul, când a aflat că sunt la marină. În rest, totu-i bine și frumos pe aici. Toți se poartă frumos cu mine, dar e greu să comunic pentru că mulți nu cunosc engleză, iar eu abia acum am început să învăț japoneza. Mi-am luat un calculator și în curând o să mă conectez la Internet.“



VIVAT ACADEMIA

Urmare din pag. 10

– Demersurile în sensul creșterii calitative a învățământului de marină prin transformarea Institutului în Academie Navală, cu durata studiilor de 5 ani, au început imediat după ce cadrele și studenții au ieșit din dispozitiv, în ianuarie 1990. Ele erau făcute de oameni cu dragoste față de această instituție și care realizau schimbarea radicală a conjuncturii social-politice aduse de Revoluție ce oferea momentul propice al transformării acestui deziderat, acestui ideal, în realitate. Un ideal pentru care, însă, trebuia să luptă împotriva inerției, a rea-voinței, a neînțelegerii sensului timpului. Demersurile noastre n-au avut

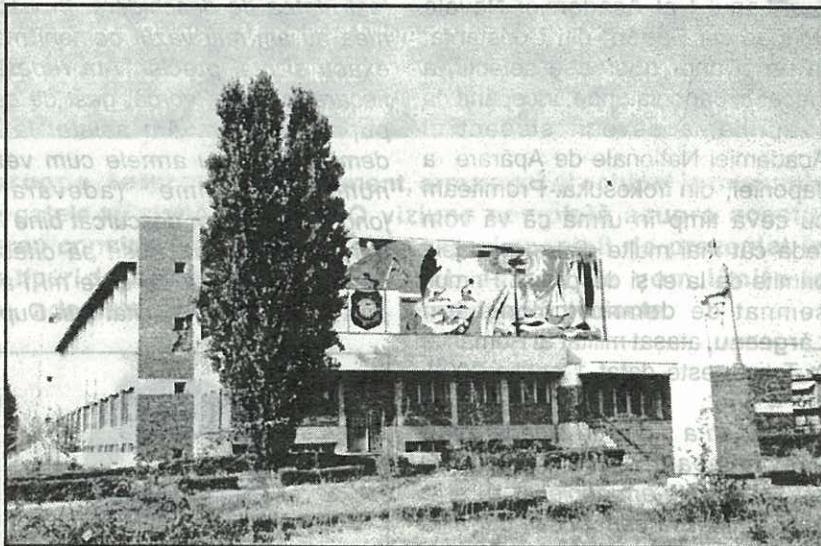
ecou la conducerea Marinei Militare de atunci, căreia ne-am adresat. În aceste condiții, asumându-ne risurile de rigoare, am acționat. În aprilie, o delegație de studenți, cărora le-am dat documentația întocmită ce viza transformarea structurală a programelor de învățământ, eșalonate pe 5 ani, cu două facultăți, și schimbarea denumirii instituției, a plecat la București, la Guvern, spre a solicita această schimbare. O altă delegație, restrânsă, de cadre și studenți (din care făceam parte) a plecat, în paralel, la Televiziune, spre a solicita transmiterea unui comunicat (care s-a și transmis), prin care se cerea același lucru.

După acest adevărat periplu, nu lipsit de „surprize“ (cea mai mare a fost încercarea de „recuperare“ a delegațiilor făcută de contraamiralul Aron, venit la București după noi, să ne trimită „acasă“, fără succes însă) obiectivele păreau atinse. Guvernul a emis o hotărâre privind transformarea în Academie dar...numai cu Facultatea militară, fapt remediat (tot la insistențele noastre, de ministrul M.Ap.N.) printr-o nouă hotărâre care răspunde deplin solicitărilor noastre și ale realității concrete în domeniu.

Cum vedeti prezentul și viitorul învățământului de marină, al profesiei de ofițer de marină?

– Aș porni de la o „axiomă“: folosind experiența trecutului, prezentul pregătește viitorul; faptul fiind absolut valabil și pentru noi. Preocuparea constantă, obiectivul esențial a fost, este și va fi perfecționarea procesului de instruire ai viitorilor specialiști ai marinei, astfel încât ei să fie la înălțimea solicitărilor Marinei, să fie apti să se adapteze evoluției rapide a tehnicii și

tehnologiei, în domeniul naval. Iată de ce, experiența acumulată în cei zece ani ne-a dus la concluzia necesității reorganizării structurii procesului de învățământ. În principiu, se va reveni la forma tradițională de pregătire în două facultăți – navigație și conducerea navei și electromecanică navală (cu secții civile și



militare) și un colegiu pentru pregătirea de specialitate postuniversitară. Dar despre această reorganizare cel mai bine ar putea vorbi domnul comandor ing. dr. Gheorghe Marin, rectorul Academiei Navale, care este și inițiatorul principal al acestui proiect de perfecționare ce va adapta - cred eu - mult mai bine procesul de învățământ de marină exigențelor și cerințelor viitorului.

– Vă rugăm să ne oferiți câteva repere ale carierei dumneavoastră de ofițer de marină și cadre didactice al Academiei Navale.

– Sunt absolvent al Școlii Superioare de Marină (promoția 1968) și după trei ani de activitate la nave am venit în Școala Superioară de Marină (între timp mă înscrisem la Politehnica București, Facultatea de Electronică, pe care am terminat-o în 1973) animat de dorința de a contribui la formarea și educarea viitorilor ofițeri de marină, activitate pe care o consider prioritară pentru profesiunea noastră și pe care o îndrăgesc. În 1974 am fost promovat, în urma unui concurs, ca asistent la catedra de Electrotehnică, șeful catedrei fiind căpitanul de rangul I Vasile Manea, un om cu deosebite calități de ofițer și profesor, profund devotat învățământului. În 1976 am trecut la catedra de Navigație, considerând că, fiind marină, dar și inginer, pot fi mai util aici, predând cursul de Aparate de navigație. Am parcurs apoi „treptele“ vietii universitare - șef de lucrări, conferențiar, în 1995 decan al Facultății de Marină Militară, iar în 1999, prorector al Academiei Navale.

Iar după 29 de ani în care mi-am împltit destulul profesional cu cel al acestei instituții, ce constituie „privirea spre viitor“ a Marinei, nutresc față de ea aceeași sinceră afecțiune și același devotament.

Profesiunea mea - știință

S-a născut la 19 martie 1949 în comuna Probota, județul Iași.

A urmat cursurile Liceului Militar „Ștefan cel Mare“ din Câmpulung Moldovenesc, pe care l-a absolvit în anul 1967. Între anii 1967-1970 a urmat cursurile Școlii militare superioare de ofițeri activi de radiolocație și artilerie antiaeriană, specialitatea radiolocație, iar în perioada 1971-1975 a urmat cursurile Institutului Politehnic București - Facultatea de Electronică și Telecomunicații.

Până în anul 1976 și-a desfășurat activitatea în unități ale Statului Major al Forțelor Aeriene, iar între anii 1976-1977 a îndeplinit funcția de locțiitor tehnic al unui batalion de transmisiuni din Marina Militară.

După anul 1977, domnul colonel dr. ing. **Octavian Robu** și-a dedicat activitatea profesională cercetării științifice în cadrul Centrului de Cercetare Științifică pentru Tehnică de Marină fiind, pe rând, cercetător științific, cercetător științific principal gr III, II, I, șeful laboratorului de „Hidroacustică“ și apoi al laboratorului de „Câmpuri fizice ale navelor și aplicații“, iar în anul 1999 a fost numit Directorul Centrului de Cercetare Științifică pentru Tehnică de Marină.

În anul 1988 a efectuat cursul post academic de transmisiuni militare.

În perioada 1985-1990 și-a perfecționat pregătirea de specialitate prin doctorantură la Institutul de Fizică Atomică București, în domeniul fizicii tehnice, în februarie 1991 susținând public teza de doctorat „**Metode și instalații de control nedistructiv multiparametric. Dispozitive hidroacustice pentru controlul mediului marin**“.

Teza de doctorat cuprinde o parte din activitățile de cercetare-dezvoltare în domeniul hidroacusticii efectuate de autor, care se referă la stabilirea metodologiei de măsură a dispozitivelor hidroacustice (concretizată cu realizarea bazei de măsurători hidroacustice) și efectuarea de studii experimentale concretizate prin realizarea de aparatură hidroacustică.

Activitatea de cercetare-dezvoltare desfășurată de domnul colonel dr. ing. **Octavian Robu** s-a concretizat, în principal, în domeniul hidroacusticii cu contribuții la realizarea de echipamente și stații de hidrolocație sau aparatură pentru efectuarea de programe de hidrolocație.

Colonel doctor inginer OCTAVIAN ROBU



Activitatea de cercetare-dezvoltare a fost recunoscută prin obținerea a patru brevete de invenție: **Dispozitiv de compensare a caracteristicii de directivitate; Sistem automat de demagnetizare a navelor cu sondă la catarg; Instalație pentru măsurarea vitezei sunetului în apă; Instalație hidroacustică pentru verificarea traectoriei torpilei**, precum și a unui număr de 19 certificate de inovație, din care amintim: **Platformă plutitoare pentru măsurători hidroacustice; Carcasă hidrodinamică cu bulb; Coafă cap acustic; Antenă hidroacustică cu reflector conic; Antenă hidroacustică plană multi-element; Modul fonoabsorbant în gama 8-100 KHz; Simulator de țintă submarină**.

A participat la sesiuni de comunicări științifice și a publicat peste 30 de lucrări de specialitate.

Activitatea profesională desfășurată l-a recomandat pentru acceptarea sa ca membru în mai multe organizații profesionale cum ar fi: **AFCEA Internațional – Chapter București (Asociația de Electronică, Comunicații și Sisteme Informationale pentru Forțele Armate); Comisia română de acustică; Societatea română de fizică**.

Domnul colonel dr. ing. **Octavian Robu** și-a propus ca experiența acumulată în activitatea de cercetare-dezvoltare în domeniul hidroacusticii să o materializeze într-o serie de lucrări de specialitate, prima din această serie aflându-se în curs de pregătire pentru editare: **„Materiale piezoceramice de tip PZT. Aplicații“**. Lucrarea prezintă experiența acumulată în asimilarea în țară a materialelor și traducătoarelor piezoceramice de tip PZT, care stau la baza realizării de aparatură hidroacustică.

În calitate de director al Centrului de Cercetare Științifică pentru Tehnică de Marină se preocupă de antrenarea centrului în activități de cercetare-dezvoltare de vîrf, colaborarea cu instituții de prestigiu din țară, activități de cercetare-dezvoltare internaționale.

Pentru următorii ani domnul colonel dr. ing. **Octavian Robu** își dorește ca instituția pe care o conduce să poată dezvolta echipamente performante necesare activității de modernizare a forțelor navale și să participe efectiv la integrarea acestora în sisteme de luptă.

Noi îi dorim succes deplin!

Comandor dr. Ioan DAMASCHIN

O VIAȚĂ DEDICATĂ MĂRII ȘI MARINEI MILITARE

**Comandor (r)
VIRGIL MOISESCU**

Ieri...



1960. Elevii Școlii Superioare de Marină Militară - Niculae Postoli și Virgil Moisescu.

Dintr-o fotografie pe care timpul și-a lăsat, vizibil, amprenta (fotografie publicată mai sus), doi adolescenți în uniforma Școlii Superioare de Marină Militară, umăr la umăr, privesc parcă dincolo de obiectivul aparatului, scrutând linia unui imaginar orizont după care-i aşteaptă, pe fiecare, viitorul...

„Zâmbind” nevăzut și enigmatic, de nedescifrat pentru clipa aceea, dar implacabil, destinul îi alese deja, din rândul sutelor de tineri viitori marinari pe cei ce aveau să fie, peste 30 de ani, comandanțul Flotei Maritime a României, contraamiral **Niculae Postoli** și șeful său de Stat Major, comandor (de aproape două luni în rezervă) **Virgil Moisescu**.

Din perspectiva celor peste trei decenii, imaginea, imortalizată pe hârtia fotografică, aparent banală - cum vor fi existând sute, prin albume îngălbenești de vreme - capătă, însă, valoare de simbol. Un simbol al modului în care destinele a doi oameni aveau să se împletească, până la contopire, cu profesia de marină militară, cu universul maritim românesc. Două destine luminate, în timp, de o trainică prietenie, de o exemplară camaraderie de arme, puse sub semnul generos al același ideal - devoționei sinceră, totală, întotdeauna modest exprimată, dar de o fermitate de neclintit, față de PATRIE, de Armata Română, de Marina sa Militară.

O prietenie care durează de-o viață și care avea să înceapă - cum aflăm - încă înaintea momentului imortalizat în fotografie, când doi copii, de 14 ani, amândoi fii de țărani din comune dobrogene - Saligny și Pecineaga - se întâlnesc, pentru prima dată, la Medgidia. Aici era, în 1960, punctul de selecție și adunare pentru candidații la examenul de admitere la cel mai prestigios liceu militar al țării - „Dimitrie Cantemir”, din Breaza. În mâini cu tradiționalele valize de lemn, în care mamele vor fi aranjate cu grijă câteva lucrușoare, stropite, poate, cu o lacrimă, cei doi copii ai anului 1960, urmând intuitiv chemarea străbună a atâtore generații ce-au dat țării, dintotdeauna, cei mai buni soldați și ofițeri - țărani români - porneau

hotărâți să îmbrățișeze nobila carieră a armelor... Viața și-a cernut, pe nesimțite, în clepsidra sa albastră anii și acum, în această primăvară, împlinindu-și cu devoțiune și onoare „mandatul” în profesiunea sa de credință - marinăria - domnul comandor **Virgil Moisescu** a trecut în rezervă. În dorința de a releva - mai cu seamă pentru Tânără generație de ofițeri - o carieră în Marina Militară ce poate fi un model, l-am rugat pe domnul comandor să rememoreze, întorcându-se în timp, principalele momente ce le consideră semnificative în viața și activitatea sa profesională.

„Cred că până acum - ne spune domnia sa - existența mea a cunoscut două stări esențiale - prima, până la 14 ani - aceea de copil de țaran și cealaltă, extinsă pe patru decenii - de militar. Cum va fi cea de-a treia - de ofițer în rezervă - asta urmează să văd. Așadar, în 1960 trăiam prima bucurie majoră a vietii - devenisem elev la Liceul Militar „Dimitrie Cantemir”, iar cei patru ani petrecuți aici îi consider esențiali în dobândirea modului de viață și condiției mele de militar. Profesorii și comandanții de excepție, adevărați părinți - competenți, exigienți, cu suflete de aur - au făcut din noi, cu tact, cu dragoste și grijă părintească, soldații țării ce aveam să fim. La terminarea liceului, în 1964, am optat, desigur, pentru Marina Militară; opțiune simplă și puternic motivată - chemarea locurilor natale, fascinația mării și navelor. Iar dacă liceul a fost a doua mea familie, Școala Superioară de Marină Militară a fost, pentru toti colegii mei, altceva - un test dur de aptitudini, de rezistență intelectuală și fizică, o „forjă” la „presiunea” căreia ne-am format ca profesioniști și oameni ai mării.

Cei care au avut „stofa” potrivită au rămas în Marină - o viață! Ceilalți au plecat. Un mare eveniment ce a verificat, pentru generația mea, „stofa” marinărească a fost (în anul doi de studiu) „odiseea” aducerii navei-școală MIRCEA de la Hamburg (1966), repetându-se tradiția, căci tot o promoție de cadeți constituia echipajul și în anul 1939 când MIRCEA venea în țară, intrând în

serviciul Marinei Române, spre a fi - decenii - „Academia Navală plutitoare“ a României. Marșul acela - de două luni - care a vizat Anglia, Gibraltar, Alger, Pireu, cu un test de mare suprem - o furtună de gradul 6-7 în Biscaya - a devenit „Însemnul heraldic“, de neuitat, al promoției mele, cu care toți ne mândrim.

După absolvirea școlii, în 1968, a urmat un alt pas, o altă treaptă urcată, în viață și profesie - am devenit ofițer cu navigația pe vânătorul de submarine 1 (divizionul de nave fiind comandat de căpitanul de rangul III - pe atunci - Gheorghe Anghelescu). Am stat pe această navă, pe care am îndrăgit-o ca pe familia mea, un deceniu - și în acest răstimp am devenit comandanțul ei. Au fost în acei ani și momente grele în confruntarea cu marea; pe cât de grele, pe atât de frumoase. Am participat la numeroase misiuni de căutare și atac, la aplicații anuale la ruși, cu traversarea mării, de multe ori iama, în condiții meteo deosebite. Aceste misiuni și aceste numeroase și îndelungate ieșiri în mare au fost un liant esențial ce a „încheiat“, din toate punctele de vedere, echipajul, devenit un „mecanism“ perfect. La întoarcerea din ultima mea ieșire în mare cu vânătorul de submarine 1, în 1978 (veneam de la

Sevastopol), pe o mare de grad 7 nava și echipajul s-au comportat excelent și am avut satisfacția să realizez că eram - cu toată modestia - într-adevăr profesioniști. A doua zi, cu un sentiment de satisfacție, dar și de dureroasă despărțire, am predat comanda navei și am plecat la București unde, timp de doi ani, am urmat cursurile Academiei de Înalte Studii Militare. Am revenit în anul 1980, fiind numit șef de stat major la Divizionul dragoare de radă, la Mangalia, având colegi (șefi de stat major) pe actualii contraamiral Niculae Postoli (la dragoare de bază) și comandor Vasile Hașovschi (la vânătoare). Eram tineri, ne legau puternice sentimente de prietenie și camaraderie, eram îndrăgostiți de profesie, de mare și de nave, eram dormici să muncim - și o făceam cu energie și entuziasm tinereșc - și, mai cu seamă, cu neclintit devotament pentru pavilionul tricolor, pentru misiunea noastră; au fost cinci ani frumoși, plini de satisfacții și realizări... Dar viața avea să-mi arate, curând, și „reversul“. În 1985 m-am îmbolnăvit grav; am suferit o operație la rinichi și aproape un an am stat în spital. Era o „cumpăna“ a destinului și, cu greu și strângând din dinți, am trecut-o. Dar adevarata „cumpăna“ a venit după ce m-am refăcut și m-am întors la unitate. Căci destinul mă „condamna“

datorită sănătății zdruncinate - pe mine, care mă consideram un om al mării, și aceasta era esențiala mea rațiune de a fi - la o muncă „la cheu“. Am fost numit ofițer II la Biroul de operații al Diviziei Maritime. Am suportat cu greu situația de „om de la uscat“, o consideram un handicap; un „handicap“ pe care alții îl râvneau. Eu, însă, nu. Profesiunea mea de suflet și credință care e Marina Militară m-a ajutat să mă adaptez, să mă reculeg, să mă consider dator să pun în slujba sa experiența pe care o acumulasem pe mare. M-a ajutat enorm și șeful meu - regretatul căpitan de rangul I Sava Aramă, căruia îi port o vie recunoscință. El mi-a remarcat calitățile profesionale și m-a ajutat să mă perfecționez în noua funcție.

În 1989, în locul lui Sava Aramă a fost numit comandorul (pe atunci) Niculae Postoli, colegul și bunul meu prieten, cu care am lucrat, desigur, excelent, devenind - fără multă vorbărie - o „echipă“ eficientă, pusă pe lucru, animată nu de funcții și onoruri ci - o spun din suflet, cu toată sinceritatea - de dragostea pentru Marină, pentru nave și oameni.

În 1992 am devenit șef al Biroului operații al Diviziei Maritime.

La înființarea

Florei Maritime, în 1994, eram șeful Secției Operații și Pregătire de luptă. În 1998 devenisem șef de stat major al Flotei, iar prietenul și șeful meu profesional devenise contraamiralul Niculae Postoli, comandanțul Flotei Maritime a României. Era o încununare a activității mele, o împlinire profesională deplină. Iată de ce acum, când încerc „starea a treia a vieții“ - aceea de ofițer în rezervă - o fac, desigur, cu nostalgie, dar cu sentimentul datoriei împlinite, al aceleiasi credințe în profesia de marină căreia m-am dedicat cu tot sufletul și care m-a răsplătit pe deplin. Este rândul altrei generații de marini să continue și să păstreze marile tradiții ale armei și profesiei. O generație de tineri bine instruiți, bine formați, căreia, însă, ca „bătrân marină“ îi doresc fierbinte să scape cât mai curând de „legăturile de la cheu ale tranziției“ și să-si dovedească plenar valoarea indiscutabilă de care sunt convins și în care cred. Așa cum cred - și voi crede până în ultima clipă - în Marina Militară a României căreia îi doresc, parafrâzând Poetul Nemuritor, „la trecutul Mare - Mare viitor“.

**Locotenent-colonel
Costin Constandache**





Eroi au fost... (V)

MOTTO: Celor puțini cărora atât de mulți le sunt atât de mult datorii...

În numerele anterioare sub titlul generic EROI AU FOST...am relatat despre principalele acțiuni de luptă duse de forțele Marinei Regale Române (conform denumirii din epocă), la mare și fluviu în cel de-al Doilea Război Mondial, între anii 1940 - 1944. Informațiile, chiar dacă au fost în mod succint relatate, au scos în evidență uriașul efort depus de marinarii români în îndeplinirea unor misiuni de minare pe coastele de vest ale Mării Negre, respingerea atacurilor aeriene, navale și submarine ale inamicului, escorta convoaielor, culminând cu cea mai mare operație - OPERAȚIA - 60.000 - retragerea trupelor germano - române din Crimeea. Cei care au luptat pe timpul desfășurării acestor misiuni de luptă - ofițerii, maistrii militari, subofițerii, elevii școlilor navale, soldații - au pus mai presus TARA și DRAPELUL decât propria viață, dând sacrificiul suprem și înrosind cu sângele lor undeală albastre. Tuturor celor care zis și noapte, pe vreme bună sau rea, sub amenințarea permanentă a inamicului din aer, de pe apă și de sub apă au fost la datorie, tuturor celor al căror mormânt le-a fost marea, dar și celor care au supraviețuit, tuturor celor care și-au câștigat DREPTUL LA NEMURIRE le aducem OMAGIUL nostru.

În acest număr redăm modul în care a acționat pe deasupra mării o categorie de forțe care a cooperat în condiții excelente cu Marina Regală - Hidroaviația României.

Hidroaviația României în cel de-al doilea Război Mondial

Necesitătile de apărare într-o concepție unitară a litoralului românesc și a porturilor de la Marea Neagră precum și complexitatea realizării acestei apărări cu participarea tuturor categoriilor de forțe armate - terestre, navale și aeriene au condus la ideea înființării, la 1 ianuarie 1941 a Comandamentului Aero - Dobrogea, care să conducă operațiile aeriene pe litoral. Acest comandament rămânea în subordinea Statului Major al Aerului dar, din punct de vedere operativ, se subordona Comandamentului Marinei Regale Române. O astfel de structură și concepție de acțiune a forțelor s-a dovedit a fi inspirată, forțele maritime și cele aeriene realizând o cooperare eficientă atât pentru apărarea litoralului împreună cu Corpul 2 Armătă cât și a comunicațiilor maritime pe toată durata celui de-al doilea Război Mondial.

La începutul războiului, hidroaviația, cu baza la Constanța, pe lacul Slatinița, era compusă din: Escadrila 101 Hidro - patrulare cu 6 aparate Savoia 62 și 55; Escadrila 102 Hidro - în formăție cu 10 aparate; Escadrila 16 observare, cu 8 aparate I. A. R. 39, retrasă, ulterior după cucerirea Basarabiei; Escadrila 53 cu 8 aparate Hurricane, deplasate, periodic, în alte zone.

Iată și principalele misiuni pentru care era folosită hidroaviația: cercetarea și supravegherea raioanelor de larg și de litoral; înștiințarea forțelor navale proprii despre pericolul aerian, naval și submarin; escorta convoaielor; salvarea naufragiaților; descoperirea minelor smulse din baraje din zonele minate; verificarea informațiilor despre mișcările de nave ale inamicului,

aprovisionarea grupului de militari de pe Insula Șerpilor.

Pentru îndeplinirea acestor misiuni hidroaviația acoperea un front de litoral de 250 Km și cu o adâncime de 400 de Km. O sinteză a acțiunilor conform unor surse din Arhivele Militare Române (fond Statul Major al Aerului, dosar 545, f. 264 - 265) în perioada 22 iunie - 1 septembrie 1941 au fost executate: 255 explorări (îndepărtate și apropiate), din care: 48 până la coasta Crimeii, 56 în Bazinul de Nord al Mării Negre, 5 până la coastele Asiei Mici etc. Deasemenea s-au mai executat 53 de supravegheri în zone date, 7 cercetări antisubmarine, 8 escorte antisubmarine. În circa 70 zile de război s-au efectuat 1324 ore de zbor. În tot cursul anului 1941, efortul acestei categorii de forțe poate fi sintetizat astfel: s-au efectuat un număr de 1711 ore de zbor în 597 misiuni, din care 366 misiuni de explorare, 64 misiuni de supraveghere, 8 misiuni de recunoaștere, 22 misiuni de escortă navală, 54 misiuni de escortă antisubmarină, 18 misiuni de patrulare, 16 misiuni de căutare antisubmarină, 5 bombardamente antisubmarine, 2 misiuni foto, speciale, 42 misiuni diverse (transporturi, identificări, recunoașteri, verificări de informații etc.).

Sosirea iernii cu fenomenele meteorologice specifice - furtuni, ceată îngheț etc. - a influențat atât acțiunile forțelor navale cât și a celor aeriene deasupra mării astfel că, în lunile ianuarie - martie 1942, hidroaviația nu a acționat din cauza gheții în hidroescala. În luna februarie 1942 a fost întocmit un Plan de cooperare între Comandamentul Marinei Regale și Forțele Aeriene Române, materializat prin Instrucțiunea Specială nr. 27 din 27

februarie 1942. Conform acestei instrucțiuni, forțelor aeriene le reveneau următoarele misiuni: să exploreze bazinul de Nord Vest al Mării Negre în scopul descoperirii activității flotei inamice și eventualele încercări de debarcare; să atace, cu o parte din forțe, navele de suprafață inamice descoperite la larg și, cu totalitatea forțelor, navele descoperite în zona barajelor de mine; să coopereze la siguranța antisubmarină și aeriană a transporturilor pe mare; să acopere punctele sensibile de pe litoral împotriva bombardamentelor aeriene inamice, îndeosebi în zonele Constanța, Sulina și Odessa; să sprijine, cu totalitatea forțelor, operațiunile împotriva inamicului debarcat.

Concepția operațiunilor aeriene privind executarea cercetării prevedea, în sinteză, ca aceasta să se efectueze cu aviația de observare prin explorare aeriană apropiată, în zonile zilei, de-a lungul coastei, între Mangalia și Cap Tendra și pe coasta de vest a Peninsulei Crimeea în scopul descoperirii navelor inamice, a submarinelor și a minelor în derivă și, deasemenea, prin explorare aeriană îndepărtată, pe timpul serii, cu aviația de recunoaștere și hidroaviația, la larg, până la distanța de 150 Km pentru a descoperi navele de război sau transporturile inamice care să arate spre coasta vestică a Mării Negre. În ceea ce privește urmărirea activității flotei inamice, această misiune intra în sarcina Corpului 1 Aerian. Pentru transmiterea informațiilor despre inamicul naval legătura era menținută în permanență cu Forța Navală Maritimă, marea unitate navală care executa, în mod nemijlocit, escorta convoaielor, iar aceasta, la rândul ei, transmitea informațiile la



Eroi au fost...

Comandamentul Marinei Regale și celorlalte unități de nave sau de uscat intereseate. În cazul în care aviația acționa în sprijinul apărării litoralului, informațiile erau transmise Corpului 2 Armată și Diviziei 1 Gardă care conduceau operațiunile aeriene după ordinele Statului Major al Aerului.

Atacul navelor de suprafață sau de transport inamice cu aviația, era efectuat la larg și în zona barajelor de mine de către Escadrila 78 Bombardament Hienkel 111 și Escadrila 102 Hidro Heinkel 114, iar în zona barajelor de mine și în porturi participau la atac toate mijloacele de bombardament după ordinele Statului Major al Aerului. Urgența de tratare a obiectivelor era stabilită de Comandamentul Forței Navale Maritime.

O atenție aparte era acordată acțiunii împotriva inamicului submarin, semnalarea, în timp util, a submarinelor având o importanță deosebită pentru executarea căutării și atacului acestuia cu forțele navale pentru siguranța transporturilor. La descoperirea submarinului, avionul transmitea, în primă urgență, coordonatele acestuia la Comandamentul Forței Navale Maritime, după care executa atacul acestuia cu bombele antisubmarine. În toate aceste cazuri se impunea o cooperare perfectă între forțele navale și aeriene proprii, stabilirea unui sistem de recunoaștere adecvat în scopul evitării atacului asupra forțelor amice și intervenția oportună la obiectiv.

Rezultatele obținute asupra inamicului în primii 2 ani de război s-au materializat în: scufundarea unei nave de 2000 tone, avarierea a 2 nave de luptă - o canonieră și o vedetă - avarierea a 4 submarine, distrugerea unui depozit. Asupra inamicului au fost lansate circa 5 tone bombe și au fost trase peste 900 kg proiectile.

Într-o sinteză asupra acțiunilor hidroaviației pe timpul celui de-al doilea Război Mondial se specifică numărul misiunilor și a orelor de zbor efectuate de aceasta, care dău o imagine sugestivă asupra aportului acestei categorii de forțe la apărarea comunicațiilor maritime. Astfel, Escadrila 101 Hidro a efectuat: în anul 1941 - 310 misiuni cu 784 ore și 30 minute de zbor; în anul 1942 - 295 misiuni cu 756 ore și 45 minute de zbor; în anul 1943 - 91 de misiuni cu 288 ore și 10 minute de zbor; în anul 1944 - 283 misiuni cu 670 ore și 20 minute de zbor. Escadrila 102 Hidro a

executat: în 1941 - 290 misiuni cu 924 ore de zbor; în 1942 - 564 de misiuni cu 957 ore de zbor; în 1943 - 884 misiuni cu 223 ore de zbor; în 1944 - 254 misiuni cu 635 ore de zbor. În totă această perioadă au fost pierdute un număr de 8 aparate astfel: 27 decembrie 1942, 1 avion încercat de furtună; 4 mai 1943, 1 avion încercat de furtună; 29 noiembrie 1943, 1 avion accidentat la decolare; 5 avioane pierdute în accidente în cursul anului 1944, 2 avioane la 23 aprilie și câte 1 avion la 12 mai, 21 august, 9 decembrie.

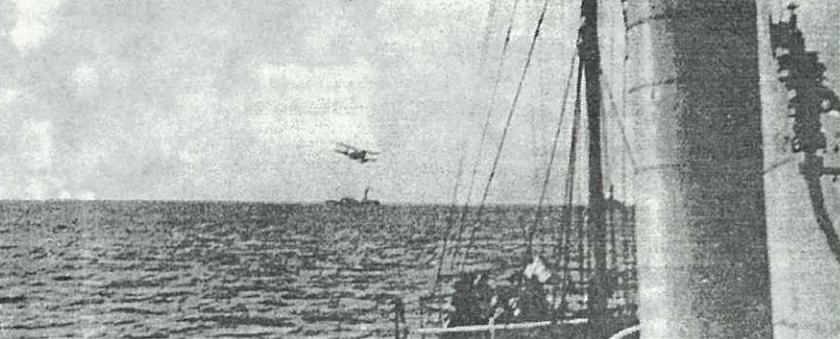
Hidroaviația României, să cum s-a văzut și din cele relatate, a avut un rol deosebit de important în îndeplinirea cu succes a misiunilor pe mare de către Forțele Navale Maritime. Deși cu resurse relativ modeste în raport cu aviația de uscat, Hidroaviația a contribuit activ și permanent pe tot parcursul războiului, distingându-se prin varietatea misiunilor îndeplinite precum și prin numărul mare al acestora. Prin recunoașterile costiere sau explorările în proximitatea coastei, explorările în larg până la coasta Crimeei și în bazinul de nord al Mării Negre, escortele antisubmarine pe timpul deplasării convoaielor, diversele misiuni de supraveghere în zone stabilite s-au obținut informații prețioase despre prezența inamicului naval, submarin sau aerian care au contribuit substanțial la contracararea acțiunilor acestuia. Este de remarcat cooperarea aproape fără cusur dintre Hidroaviație și Marina Regală Română pe tot parcursul îndeplinirii misiunilor.

Comandor dr. Ioan DAMASCHIN

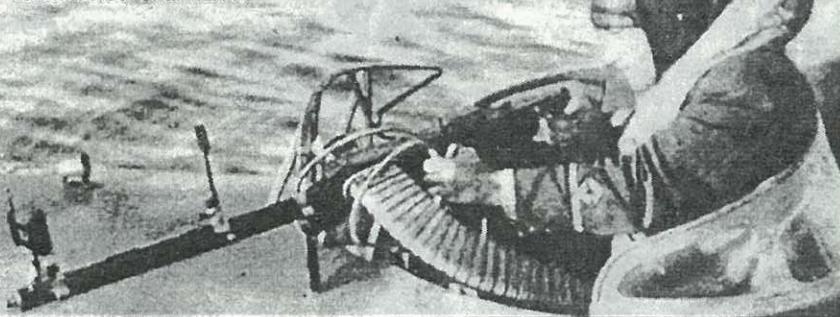
Hidroavion de tipul HE114 nr. 9



Raid deasupra mării, în misiune de patrulare



Tun la bordul unui HE114





CINE, PE CINE CONTROLEAZĂ?

Care este gradul de implicare al presei în derularea și chiar inițierea conflictelor militare? Cine, pe cine controlează, după ce acestea au fost declanșate? Poate există, într-adevăr, obiectivitatea în informarea publicului, sau numai interes mai mult sau mai puțin evidente? Promovăm în mod conștient o cultură media a violenței și agresiunii? A devenit războiul o sursă de profit pentru presă?

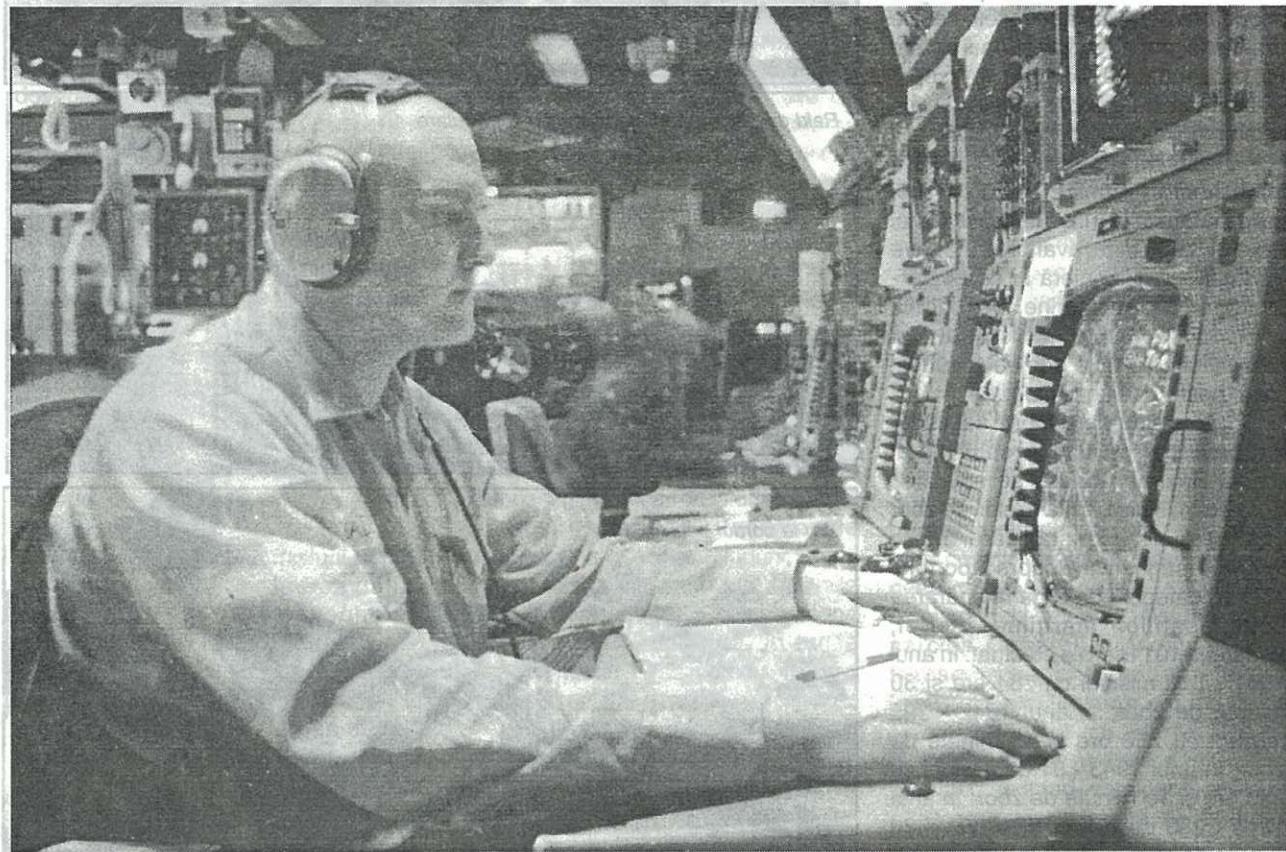
Acestea sunt întrebările la care încearcă să răspundă analiza pe care v-o propunem în continuare, realizată de Marina Blagojevici în „Central European Review” (traducerea: maior Laurențiu Sfîntes).

Referindu-se la cazul particular al războiului din Kosovo, care a monopolizat și subiectele presei din România pentru o lungă perioadă de timp, analiza poate oferi puncte de convergență cu opinioile exprimate, la vremea respectivă, în diferite medii de informare. În orice caz, acum, concluziile sunt mai pertinente, fie și numai din punctul de vedere al probării evidente a unor informații care, în perioada fierbință a conflictului, erau subiect de controversă. (C.S.)

Războaiele din fosta Iugoslavie au fost războaiele statelor împotriva societății. Problema a fost existența a prea multe state în curs de apariție și doar a unei singure societăți, nevoie să se dea la o parte. Învingătorii sunt noile state apărute, mici și caricaturale, elitele politice și profitorii de război. Cea care pierde este societatea, artificial și dureros sacrificată pentru „înaltele” țeluri naționale.

Explicațiile post-factum ale acestor tragice războaie încep cu asumarea versiunii că ele erau logice, trebuiau să se întâmple și, astfel, explicabile; dar pentru marea majoritate a oamenilor care trăiau în fosta Iugoslavie, la sfârșitul anilor '80, la începutul acestui deceniu, aceste războaie nu au fost nici așteptate, nici logice, nici justificate.

Cu cât mai mare era lipsa unui motiv care să producă aceste războaie, cu atât mai intensă era activitatea presei pentru a inventa unul. De fapt, presa a avut un extraordinar rol-cheie în pregătirea populației pentru război. Ea a alimentat conștiința colectivă cu motivații, explicații și justificări ale necesității și inevitabilității războiului, introducând, în același timp,





NAVIGATORI ÎN LABIRINTUL CUNOAȘTERII



dubioase accente etnice. Cu cât mai slabe erau motivele, cu atât mai mare era războiul declanșat de presă.

Ar fi în logica așteptării ca motivele reale ale războaielor etnice să fie tensiunile și discriminările religioase. Cu toate acestea, nici una din aceste tensiuni și discriminări nu era foarte dezvoltată în fosta Iugoslavie, cel puțin în comparație cu oricare democrație occidentală. În fapt, recensământul din 1981 a demonstrat convingător că aproape nicăieri în fosta Iugoslavie existența individuală nu depindea de originea etnică. Pentru majoritatea populației, indiferent de originea etnică, exista o mare probabilitate ca o persoană născută după cel de-al doilea război mondial să nu cunoască niciodată discriminarea etnică sau religioasă. Acest lucru era adevărat mai ales în orașe, printre care Sarajevo reprezenta un exemplu.

Presiunile din interiorul fostei Iugoslavii au fost, de asemenea, substanțial influențate din exterior, atât de instituțiile monetare internaționale cât și de schimbarea rapidă a contextului integrării europene. În acest al doilea caz, integrarea unora accentuat excluderea altora. În fosta Iugoslavie dezvoltarea naționalismului s-a produs ca o sinteză a febrei anticomuniste, pe de o parte, și a ideologilor victimizatoare, pe de altă parte. Această victimizare a fost cu adevărat o invenție apărută peste noapte. Deși atât naționaliștii, cât și alți nostalgici și dezamăgiți ai fostei Iugoslavii consideră sloganul "unitate și frăție" o relicvă a ideologiei comuniste, este un fapt sigur că "unitatea și frăția" au fost la fel de intens experimentate și reale cum este naționalismul în zilele noastre.

A fost dificil să se inventeze, într-o perioadă scurtă de timp, aceste stereotipuri și prejudecăți împotriva proprietarilor vecini și prietenii. De aceea, "explicațiile" istorice ale urii au fost reactivate, reîntărită de o suiată de vechi și noi teme. În general, acestea au avut patru domenii principale:

- victimizarea (noi suntem singurele victime);
- ierarhizarea victimizării (noi suntem victimele principale);
- justificarea răzbunării (le facem lor ceea ce ne-au făcut și ei nouă);
- prevenirea agresiunii (dacă noi nu le facem lor acest lucru, ni-l vor face ei nouă).

Amintirile bazate pe ostilitate, latente după cel de-al doilea război mondial, au fost reactivate, reciclate și, cu sprijinul presei, regurgitate ca adevăruri istorice. Cu timpul, ele au înlocuit toate celelalte probleme ale vieții "reale": foamea, sănătatea precară, educația, șomajul, lipsa locuințelor - pentru a enumera doar câteva.

La sfârșitul secolului XX, rolul presei în descifrarea realității include, în mod necesar, promovarea conflictului etnic și a războiului, chiar

dacă ea însăși nu creează condițiile suficiente pentru ca un război să apară. Rolul-cheie al presei în justificarea conflictului constă în definirea lui ca "necesar", "de nevoie", "normal" sau chiar "justificat" și "moral". Astfel presa creează un consens larg de argumente "pro-război". Fără această mobilizare a propagandei prin mass-media, conflictul etnic și războiul nu ar avea sens pentru majoritatea actorilor sociali - care sunt în general și cei ce pierd cel mai mult. Fără promovarea războiului în presă, care determină o colectivitate să fie pregătită să-i vadă pe ceilalți în postura de victime și să se sacrifice pe sine, nu ar exista o forță motrice logică sau inevitabilitatea conflictului.

În fosta Iugoslavie, presa a avut două roluri de bază, asemănătoare, dar cu consecințe diferite. Primul rol avea legătură cu înceata, dar ferma dărâmare a elementelor comune din fosta Iugoslavie și cu promovarea culturilor etnice. Acestea îndeplinește condițiile necesare pentru definirea diferenței și justificarea, mai târziu, a separației și antagonismului. Al doilea rol era acela de a adăuga la matricea de diferențe non-negociabile sămânța urii și crearea nevoii că "trebuie făcut ceva" - care mai târziu va justifica acțiuni militare și politice.

Una dintre cele mai intrigante întrebări în legătură cu implicarea mass-media în război este: cine pe cine controlează? Acționează presa independent în promovarea războiului, urmărindu-și propriile interese, sau este una dintre sforurile de care cei care dețin puterea trag când au nevoie? Se pare că ambele răspunsuri pot fi adevărate.

Oricum, după războiul din Golf, presa a devenit tot mai independentă și influentă în urmărirea proprietarilor intereselor cu privire la prestigiul și profit. A existat o schimbare profundă în rolul presei în relație cu conflictul, care nu a fost încă suficient analizată sau înțeleasă. Într-o lume în care cultura media a violenței și agresiunii domină, războiul a devenit o sursă importantă de profit pentru presă.

În conflictul din Kosovo au fost implicate, în mod clar, trei părți: sârbii, albanezii kosovari și NATO. Deși reprezintă interese politice și culturale diferite, au existat asemănări în presa celor trei, care sugerează că mass-media pot fi considerate un element singular, specific conflictului.

Elementele comune în strategiile mediatici de promovare a conflictului demonstrează că "a crea un conflict" este o componentă intrinsecă reprezentând natura însăși a mass-media internaționale, așa cum există ea la sfârșitul secolului XX. Înțelegerea modului în care presa contribuie la pregătirea condițiilor ce fac posibil un conflict ne determină să reconsiderăm cu seriozitate rolul pe care mass-media îl vor avea în viitor.

NOI, FEMEILE DIN MARINA MILITARĂ



Căpitan Florica Mitea s-a născut la 6 noiembrie 1965 în orașul Alexandria, județul Teleorman.

După absolvirea liceului de matematică-fizică din orașul natal a urmat cursurile Școlii militare de ofițeri activi „Nicolae Bălcescu” din Sibiu - specialitatea intendență, promoția 1988.

Primul loc de muncă a fost o unitate de apărare antiaeriană din Mangalia, apoi un divizion de nave din Constanța. În anul 1995, prin schimbarea specialității - de la intendență la finanțe -, lucrează la baza navală antisubmarin, iar din anul 1999 în Statul Major al Forțelor Navale, fiind acum ofițer II în cadrul biroului contabilitate.

Căsătorită, din anul 1988, cu căpitan Faniel Mitea, ofițer în Statul Major al Forțelor Navale, are doi copii - Gabriela, de 10 ani, și Stefan, de 7 ani.

aici problema priorităților, a necesităților, a utilităților... Trebuie să fii un bun trezorier fiindcă în fața legislației răspunzi. Oamenii ne percep așa cum ne percep pentru că nu cunoști în amănunt munca noastră. Trebuie să faci parte din sistem ca să înțelegi. Dar vă asigur că suntem la fel ca ceilalți. Cu responsabilități, cu reușite dar și cu insuccese, cu faptele bune dar și cu greșelile noastre...

– Deci vă place ceea ce faceți. Prin natura zodiei sunteți o persoană tenace, luptătoare din fire, cu o forță de adaptabilitate la orice schimbare. V-ați mai caracteriza și altfel?

– Schimbarea majoră pe linie profesională, trăită la început cu teamă, azi mi se pare ceva firesc. În munca de finanțist trebuie să știi cu certitudine ce faci și când să ești decizii, să cunoști în amănunt documentația, să fii ordonată în gândire și exigentă cu tine, dar și cu ceilalți. Mă simt liniștită fiindcă am ajuns să stăpânesc bine fenomenul și am mare curaj fiindcă atunci când faci ceva cu plăcere și din pasiune ieșe bine. Las modestia la o parte și spun că sunt genul de om căruia îi place să facă totul cu răspundere, cu stăpânire de sine și în cunoștință de cauză, sunt o fire ambicioasă (ceea ce m-a caracterizat toată viața), sufăr enorm când pierd dar mă repiez la fel de repede și o iau de la început. Cred că numai o ambioție mare m-a propulsat mereu înainte și m-a făcut să rezolv lucrurile astfel încât să nu pot fi ușor combătută. Am mulțumirea sufletească dată de lucruri bine făcute și nu-mi va fi niciodată rușine, prin ani, de ceea ce am făcut.

– Sunteți, în acest serviciu al Marinei, în majoritate femei. Fiecare cu miclele lor orgolii, cu miclele invidii, fiecare cu personalitatea ei. Cum ați realizat pactul unei bune înțelegeri?

– Eu una sunt o fire sinceră, deschisă, dar și pretențioasă. Am pornit mereu de la premisa că sinceritatea, respectul și răbdarea în relațiile de serviciu (unde oamenii au diverse grade de pregătire, caractere, orgolii, păreri de sine etc), mai ales dacă sunt femei, trebuie să fie criteriile de bază. În biroul în care lucrez am realizat consensul, cele două colege ale mele - economist Anca Dobrescu și contabil Lăcrămioara Spătaru - fiindu-mi totodată și bune prietene. Începutul a fost puțin dificil. Ele veneau dintr-un alt sistem (viață civilă, unde era altfel percepută armata) și primul meu gând a fost să le fac să se simtă aproape de noua structură, să se integreze ei. Azi știm să ne organizăm munca, să ne sincronizăm dorințele, trebuie astfel încât viața aici să fie mai frumoasă și mai usoară. Cât privește celelalte colege, din celelalte birouri - căpitan Mihaela Dragomir, plutonier major Camelia Stan, casier Cristina Bozga, economist Isabela Tudose și contabilele Ana Telehoi, Ioana Radi, Silvia Ciucu, Ecaterina Chiritoiu - relația este excelentă. Suntem „infuzia de capital Tânăr și viabil” - cum îi place domnului colonel Ion Tobă, „șeful finanților” din marină, să ne caracterizeze și cu care se mândrește. Există o medie de vîrstă de 30 de ani și „vederi liberale” (a nu se înțelege vreo opțiune politică, ci un mod nou de gândire). Toate sunt bine

– Absolvenții liceelor de matematică-fizică se îndreptau, prin tradiție, către A.S.E. sau către cercetare. Ar mai fi fost cealaltă cale de urmat, anume învățământul, ca profesor pe profil. Și totuși, dumneavoastră, stimată doamnă căpitan Florica Mitea ați făcut, să zicem, „excepție de la regulă”...

– Aveți dreptate, dar numai în parte. Primul gând, după Bacalaureat, a fost de a urma A.S.E.-ul. Mă și vedeam o economistă respectată și apreciată, mânuiind valorile materiale dintr-o anume instituție. Visam chiar la funcții înalte... Însă tata, care mă considera (și mă consideră și azi) „reușita sa în viață” m-a convins, după lungi discuții, să mă îndrept către cariera militară și devințeam, astfel, primul membru al familiei purtător de uniformă militară. Dacă la început nu asta mi-am dorit, plecând la Sibiu cu inimă strânsă, astăzi nu regret alegerea făcută.

– De la intendență la finanțe a fost un drum impus de anumite circumstanțe sau o alegere deliberată?

– A fost liberă alegere. Intendență îmbină munca de birou cu cea de teren și destule responsabilități. Finanțele, chiar dacă însemnă mai mult munca de birou, implică responsabilități sporite, riscuri, dar și satisfacții pe măsură. Eu sunt genul de om căruia îi place riscul și gustă din plin succesul. Sunt născută în zodia Scorpionului...

– Se spune că în viață civilă bărbații sunt făcuți să mânuiască banii, dovedă că marii bancheri sunt bărbați. Dar în familie (și-mi place să cred că în majoritatea familiilor) femeile sunt „micii bancheri”. Calculează bine până la ultimul bănuț, au fier în administrarea și investirea banilor...

– Sunt întru-totul de acord cu ceea ce susțineți. Dacă sunt „calculate” și un pic „zgârcite”, totul este bine, au într-adevăr calitatea de finanțist. Și dacă un buget mic al familiei poate fi administrat bine, la fel poți face și cu bugetul „unei mari familii”, cum sunt resursele bugetare ale Marinei. Deci poți face față cu brio cerințelor impuse de munca de zi cu zi la Serviciul contabilitate.

– Este o realitate că cei care lucrează în acest sector nu sunt primiti cu indulgență. Oamenii îi percep „diflicili și zgârciți” (în limbaj popular, „strânișă la pungă”) și consideră că numai în urma unui adeverat „război” (al vorbelor și actelor, apelând la convingere și justificare) poți scoate ceva de la ei. Cum pledați cauza finanților?

– Simplu. Oamenii din acest sector trebuie să respecte cu sfîrșit legile legislației. Orice greșală costă enorm. Banul nu aparține unui om, ca să dispună de el după bunul său plac, ci este banul bugetului (atât cât este și acesta) și trebuie justificat până la ultimul când este cheltuit. Se pune

pregătite profesional, loiale instituției și mai cu seamă colectivului din care fac parte.

— Relația statonicită, ca de la femeie la femeie, cu colegele de breaslă este relația obișnuită în toate colectivele de muncă. Dar ca de la ofițer la ofițer (mă refer la bărbați) sau de la ofițer la salariat civil?

— La nave, unde - fără a supăra pe cineva - a fost cea mai frumoasă perioadă a vieții mele, m-au acceptat ca pe un real ofițer, apartineam „tagmei” lor. Pe atunci comandant era actualul șef al Statului Major al Forțelor Navale, domnul viceamiral Traian Atanasiu, care a avut o influență benefică în integrarea mea în colectiv. M-a sprijinit și introdus în atmosfera unității militare, i-a determinat să mă vadă ca pe un Tânăr ofițer, să mă considere, în timp, ca fiind de-a lor. Altfel, acolo ca și aici subordonarea pe cale ieharhică este ceva ce ține de regulament militar, în funcție de gradul celor doi pe urmă. Relația ofițer-salarizat civil este cea care există în orice unitate militară, fără a avea nimic deosebit. Totul trebuie să se bazeze pe respect și înțelegere.

— După felul în care mi-ai vorbit mai înainte, cu pasiune, despre munca dumneavoastră sigur vă considerați un om împlinit profesional...

— Și nu numai. Am o viață de familie frumoasă, doi copii reuși. Soțul a fost și este sprințul meu în viață. Eu sunt o fire mai liberă și destul de dificilă. De multe ori iau hotărârile de una singură dar îmi respectă hotărârile (evident dacă sunt bunel). Ne înțelegem bine în tripla calitate - ofițeri, colegi de serviciu, soți. Discutăm pe toate planurile, cu responsabilitate, colegialitate și prietenie. Copiii mă consideră un idol fiindcă eu le-am oferit ceva ce putine mămici le-au oferit (în special când lucram la nave) - să fie pe puntea unui „vapor” (cum spun ei). În mintea unui copil acesta este un lucru formidabil. Și a ține de mână, și la stânga și la dreapta, un ofițer, este și mai formidabil, este chiar un vis... Dumnezeu a vrut să am succes în viață, să mă împlinesc ca femeie, profesie, viață de familie. Când îți dorești din tot sufletul ceva, când îți se împlinesc dorințele, atunci poți spune că există cu adevărat o minune dumnezeiască!

Floare BRÂNZA

„DULCE ET DECORUM...“ LA TOMIS

Dulce et decorum est pro patria mori ...

De la părintele acestor cuvinte încoace, Horatius decurionul care își părăsea camarazii de arme aruncându-și în luptă scutul și sabia, nu există minciună mai mare decât aceea care promite eroilor unui neam recunoștința lui eternă.

Acest preambul ar fi trebuit să se numească “amnezia la români”. Acest preambul întârzie parcă deliberat să pomenească dureroasa palmă dată, la Tomis, prin uitare, eroilor neamului.

Se răsucesc în mormânt eroii, se răsucesc...

Tara ingrădată îi seduce cu vorbe de dragoste și îi uită. Nici măcar nu le mai aduce flori la morminte.

Pe umerii celor duși dintre noi “s-a aşezat și stă pământul acesta ca pe umerii unor uriași.” Dar pământul acesta are memorie scurtă...

Oamenii care îl locuiesc uită adesea că sunt o verigă, una doar, mică, umilă, din lanțul nesfârșit de generații care îi fac posibili.

Orașul acesta - Tomi - e unul amnezic și ingrat, insensibil la ideea de moarte și de erou. Acum 2000 de ani și mai bine încă getii cei războinici îi struneau pe greci la Tomis. După o istorie exotică, spiritul negustoresc și mercantil al celor din urmă își ia o definitivă revanșă. Tomi, Constantiana, Kustendje sunt numele unui oraș cosmopolit și pestriț, cu populații fără nume, fără tradiție, fără istorie, fără “bunici”.

Fără trecut.

Nume de eroi se estompează pe morminte, se descompun în istorii, se pierd în siluite amintiri despre ieri.

Oricât de apocaliptic ne-ar fi tonul, credem totuși că memoria noastră amputată și bolnavă are încă leac. Soluții există. Cea mai bună ar fi, poate, crearea unei presiuni constante a opiniei publice asupra administrației locale pentru a crea și a pune la dispoziție o “arhivă biografică” a eroilor ce dau nume de străzi (există și o prea-discretă comisie de specialitate a Consiliului Județean, obscură în fond, care ar fi trebuit deja să dea curs nemunăratelor propunerii sosite pe adresa ei de la păstrătorii de memorie).

O altă soluție ar viza inițierea unor decente și cuvenite reparații morale. E rușinos că acest oraș nu are încă o stradă cu numele oricărui mareșal din armata României. E rușinos că acest oraș păstrează încă pentru o arteră vitală și a numele tiranului Iăpușnean, în timp ce abia câteva căsuțe se îngheșue pe strada cu nume brâncovenesc. Să nu mai aibă acest oraș profesori care predau prin propria viață și moarte lectia supremului sacrificiu ?

Asociația “Cultul Eroilor” are teancuri întregi de “dosare” cu eroi militari care ne-ar binemerita respectul și memoria: zeci de ofițeri (ai Marinei Militare ori ai Corpului 9 Armată) decorați cu ordinul “Mihai Viteazu”, zeci de ofițeri care au dat totuși acestui oraș, în ceasuri de criză, o succesiune seniorală neverosimilă: iubire și onoare pentru cetate. Din lungile liste pe care le răsfoiește febril, viceamiralul (r) Marcel Dragu, președintele acestei asociații, alege în treacăt nume: din rațiuni de spațiu fie unul singur acum, locotenent-comandor (m) Nicolae Filip, ucis de câteva ori în 1943... ucis de nemunărate ori după...

Priviți geografia acestui oraș.

Numele străzilor lui e anecdotă și haos.

Călătorim pe Achile Sary, pe Buricescu, pe Nicu Mandai și habar nu avem cine au fost, cine mai sunt acești oameni, eroi militari, care și-au ciopârjit destinul murind pentru neam.

Sufletele lor rătăcesc încă pe străzi, rugându-ne pe unul, pe altul să ne aducem aminte de ei. Să nu-l lăsăm să mai moară încă o dată. Eroii au nevoie, astăzi mai mult ca oricând, de prieteni.

Iar dacă acești prieteni nu se hotărăsc încă să iasă, astăzi, din sublima lor indiferență, fișii lor vor pribegi mâine fără patrie prin lume.

Restul e poveste.

Căpitan drd. Dorin POPESCU

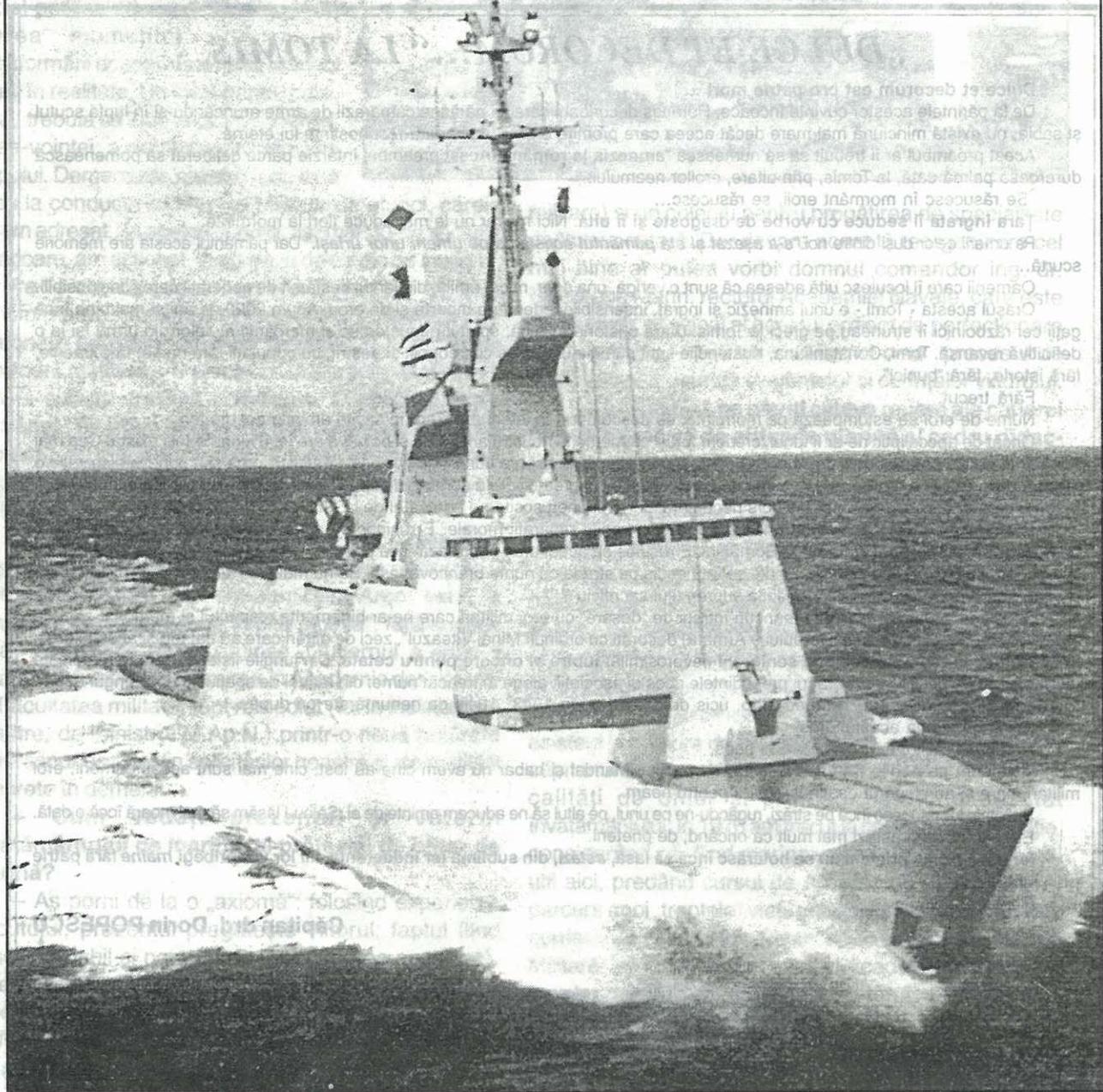
NAVE ȘI MARINE MILITARE ÎN PRAGUL SECOLULUI XXI

În numerele din lunile ianuarie și februarie *Rivista Marittima* a publicat, sub semnătura lui Francesco Fatutta, un amplu material consacrat tipurilor de nave și

Marinelor Militare din lume la începutul noului mileniu. În acest număr revista noastră începe prezentarea articolelor și pentru cititorii români, cu capitolul despre fregate.

Pivot principal al aproape tuturor marinelor militare din lume, fregatele au ajuns la sfârșitul perioadei în care erau considerate un înlocuitor pentru diverse alte tipuri de unități, de la distrugătoare la corvete, adaptate prin

deplasament, armament și echipaj la misiunile cerute. O viziune completă asupra acestui subiect e aproape imposibil de prezentat în câteva rânduri, aşa că ne vom limita la prezentarea principalelor proiecte.



Anulând programul „Horizont”, **Franța și Italia** au decis să treacă la realizarea, în comun, a unei noi clase de fregate. **Marea Britanie**, lăsând la o parte distrugătorul „Tip 45” – a cărui clasificare este, cel puțin pentru moment, destul de ambiguă – se gândește deja la înlocuirea fregatelor sale „Tip 23”. În acest caz, ea trebuie să aștepte rezultatele evaluărilor efectuate cu trimaranul experimental „Triton”, recent comandat. **Germania**, care inițial se gândeau la fregata „Tip 125”, a mizat pe „Tipul 124” pentru înlocuirea distrugătoarelor din clasa „Lutjens” care urmează să ajungă la sfârșitul vieții lor operative, la fel cum în **Australia** fregatele „Anzac” urmează să înlocuiască navele din clasa „Perth”.

Franța, prin clasa „Lafayette”, a impus pentru prima oară pe mare conceptul de „semnătură radar redusă” și are încă un bun succes la export cu cele şase unități „Kang Ding” pentru Taiwan și cele trei „F-3000S” pentru Arabia Saudită. Chiar și în proiectul „F 100” al **Spaniei** se pregătește deschiderea unui nou capitol, prima unitate de acest tip urmând să fie dotată cu un sistem „AEGIS” (chiar dacă mult simplificat), lucru de natură să atragă interesul altor marine militare asupra acestor nave. Noi fregate sunt prevăzute și în proiectele Marinei **Belgiei** care, având în vedere obligațiile și angajamentele sale în cadrul NATO, mizează pe patru unități multirol de 4.000-5.000 de tone pentru înlocuirea celor trei unități din clasa „Wielingen” aflate în prezent în serviciu. Este încă dificil de apreciat ce alegere va fi făcută, dar este destul de probabil că va fi luat în considerare chiar și proiectul olandez „De Zeven Provincien”, evident simplificat, fie doar și pentru creșterea interoperabilității dintre cele două marine. Cu totul particular este, în schimb, drumul urmat de **Danemarca**, care, revenind la conceptul experimental cu unitățile de tipul „Standard Flex”, prevede achiziționarea a șase unități de 3.500 de tone, înarmate și echipate cu sistemul modular caracteristic, care le poate garanta, rând pe rând, o

„vocație” antiaeriană, antisubmarin sau de luptă împotriva minelor. Partea franceză nu a luat încă nici o decizie pentru „Aviso”-urile destinate să înlocuiască clasa „D’Estienne D’Orves”, în scurt timp așteptându-se și alegerea norvegiană pentru fregata care urmează să înlocuiască unitățile din clasa „Oslo”. Există, apoi, programul **Turciei** pentru achiziționarea unei noi unități înarmate cu rachete „SM-2” pentru care deja a fost emisă cererea de ofertă pentru un prim lot de șase exemplare, program care însă riscă să fie anulat din cauza problemelor economice.

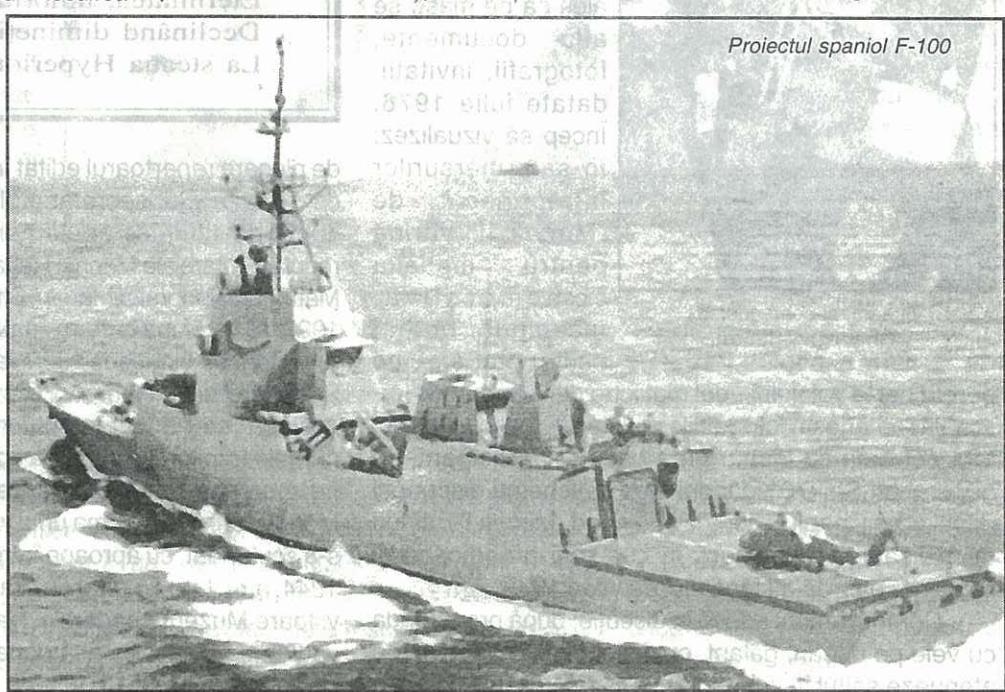
Confuză este și situația în domeniul a **Rusiei** care, după modestul succes al clasei „Neustrashimy”, se ocupă de laboriosul program „Grom” pentru cerințele naționale și „Ghepard” pentru extern, dar în acest timp construiește încă unități de tipul „Krivak III” pentru Marina Indiană. **India** mizează deocamdată pe realizările naționale cu tipul „Godavari modificat” și „Proiectul 17”, în timp ce **China**, cu un ochi la necesitățile propriei sale marine și unul la export, dezvoltă clasa „Jangwei II”. În sfârșit, chiar și **Coreea de Sud** se gândește la o nouă clasă de fregate despre care încă nu au fost oferite caracteristici.

Larga disponibilitate a unităților „la mâna a doua”, de construcție relativ recentă, oferă oricărei marine posibilitatea modernizării sau creșterii forței componentelor lor. De exemplu, acesta este cazul celor patru unități „Greenhalgh” braziliene (ex „Tipul 22-prima serie” britanice), celor șase

unități grecești din clasa „Elli” (ex clasa „Kortenaer” olandeze), celor două „Abu Dhabi” ale Emiratelor Arabe Unite (și acestea ex „Kortenaer”) sau a nenumăratelor fregate americane din clasele „Knox” sau „Oliver H.Perry” vândute diverselor marine. Acest proces va continua și în viitorul apropiat având în vedere radierile de nave programate, în special ale unităților americane, britanice și olandeze și vechimea în serviciu a unor adevărați veterani – în sensul propriu al cuvântului – care și-au început viața operativă în 1943, cum este cazul navei mexicane *Comodoro Manuel Azueta Perillos*, un fost distrugător de escortă american din clasa „Edsall”, nava filipineză *Rajah Humabon*, ex clasa „Cannon” sau în Egipt, *Tariq*, din fosta clasă britanică „Black Swan”.

Cel puțin curioasă este poziția **U.S.Navy** care tinde să radieze cu o frecvență mărită mai mult ca niciodată unitățile din clasa „O.H.Perry”, în timp ce un program specific pentru o nouă clasă de fregate pare încă departe. Au existat anumite dubii încă de la început asupra acestei modalități, în spătă din partea celor care nu văd cu ochi buni ideea transferării sarcinilor fregatelor asupra „cuterelor” Gărzii de Coastă, chiar dacă aceasta nu este decât un „joc” al bilanțurilor diferitelor Departamente pentru garantarea fondurilor financiare.

Traducere și adaptare
Bogdan DINU



Proiectul spaniol F-100

Respirația spirituală a mării

MEREU SENSIBILE ȘI GENEROASE INIMILE BĂTRÂNILOR MARINARI

Mariana PĂVĂLOIU

Udimineață ploioasă de primăvară mă aduce în București pentru a-mi continua căutările legate de un muzeu ce se naște - al Academiei Navale „Mircea cel Bătrân“. Cu gândul la vizita ce urmează să o fac, traversez Cișmigiu în pași lenți și cu dorință de a-mi lăsa emoțiile pe verdele parcului renăscut la viață. Mă va primi un amiral intrat în legendă, cu o carieră ce a cuprins peste patru decenii, la toate nivelurile - aspirant în 1942, viceamiral ministru-adjunct în anii 80. Încerc să conturez întrebări despre război, marina postbelică și, obsedantă, cea legată de superbul voiaj al navei-

școală „Mircea“, din anul 1976 în S.U.A. Dar totul dispare când îmi deschide o frumoasă doamnă, cu ținută statuară și zâmbet cald, urmată de soțul său, viceamiral-comandor (r) Gheorghe Sandu. Distinsa pereche mă fascinează, discuția se leagă ușor, mai ales că pe masă se află documente, fotografii, invitații, datează iulie 1976. Încep să vizualizez:



Viceamiral-comandor (r)
Gheorghe Sandu

perete harta voiajului - cel mai lung din istoria navelor-școală românești; fotografii inedite ale grădinișului bric. Iată schema cu dispunerea navelor participante la „Operation Sail 76“; gândul fuge la schema dispunerii navelor pe Canalul Kiel - 1895 - când „Mircea I“, alături de „Elisabeta“, plutiseră în cea mai grandioasă și modernă paradă a sfârșitului de veac 19.

Domnul amiral aduce în discuție, după promenada cu vele pe ocean, galant, cu diplomație, încercând să atenuze salutul în timp - problema războiului - ca bază



LA STEUA HYPERION

Marius
RĂDULESCU

EMINESCU a existat.

Din lacrimi, printre luceferii goi,
Pe meleaguri doinile la oboi,
Un făt frumos s-a întrupat.

EMINESCU a existat.

Cuvintele, meditând prin zăvoi,
Definesc, în fiecare din noi,
Chipul lui senin, luminat.

EMINESCU a existat.

Semnul divin al metrului vioi,
Strălucind foliole de trifoi,
Limbii române l-a dedicat.

EMINESCU a existat.

Eternitatea, umbrită de ploi,
Declinând diminețile în toi,
La steaua Hyperion s-a închinat.

de plecare repertoarul editat în anul 1944 de Ministerul de Război, Subsecretariatul de Stat al Marinei, ce cuprinde titlurile regulamentelor și instrucțiunilor regulamentare ale Marinei Regale, publicate de Tipografia Marinei și Tipografia Marelui Stat Major în perioada anilor 1927-1944. După care-mi înmânează 16 titluri din acest repertoar și „Nauticus 1940. Iahrbuch fur Deutfchlands Seeintereffen“. Regretă, pierderea pavilionului de la „Năluca“ ce l-a luat la scufundarea ei („Năluca“ este numele torpilorului care s-a acoperit de glorie în acțiuni pe mare pe toată durata celui de-al doilea Război Mondial și care, în urma unui violent atac aerian sovietic s-a scufundat, cu aproape întregul echipaj, la 20 august 1944. n.r.). L-ar fi donat cu drag. Promite că într-o vizită viitoare Muzeul Academiei Navale „Mircea cel Bătrân“ va fi îmbogățit și de altă donație a familiei Viceamiral-comandor(r) Sandu.

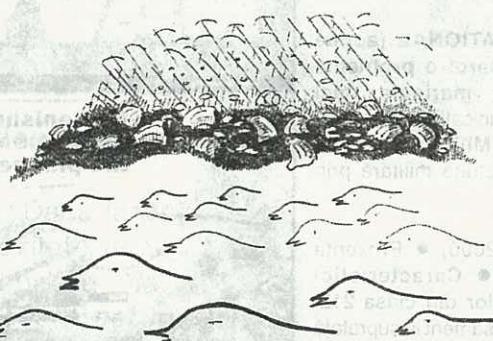


Respirația spirituală a mării

O CORABIE...

Eugenia VÂJAC

O corabie
nu poate sta legată la cheu;
ea își frământă sufletul
de neliniștea mării
ce o cheamă mereu...
Un marin
nu se mulțumește cu banul
aruncat lui Neptun
de pe mal;
el ridică ancora
sfidând tăria-naltului
și al valurilor val...
Vino,
Corabie și corăbier vor pleca,
vor lipsi înc-odată și iar
duși de dorul albastrei tăceri
norocoși să se întoarcă cândva...
O corabie și un corăbier
rătăcind între ape și cer...



Grafica: Iulia Balica

„Marea care ne privește...“

Mă despart cu greu, după mai bine de două ore, cu recunoștință și bucurie, promînd o viitoare întâlnire. Mai am încă două vizite de făcut la prietenii ai muzeului nostru, pe care am avut bucuria să-i prezintăm într-un număr anterior: comandor(r) Niculae Koslinski și căpitan-comandor (r) Nicolae Valasoglu. Din albumul cu imagini realizate la bordul navei-școală de un reporter american selecționăm câteva și încerc să recunosc: cei doi comandanți - comandantul marșului navei-școală „Mircea“, comandor (r) Alexandru Hârjan și viceamiral - comandor (r) Gheorghe Sandu, care a preluat comanda în S.U.A., cu brasarda de ofițer de cart-, locotenent major Ioan Damaschin și mulți studenți, pe timpul unor activități curente la bord. Domnul amiral îmi propune să le iau, deoarece, odată expuse, ofițerii de astăzi se vor regăsi în elevii de ieri, într-un muzeu al școlii lor.

PLEDOARIE PENTRU CARTE

Mariana PĂVĂLOIU

Într-un timp în care informația vine pe Internet și când cuvântul austereitate se unește-n sintagmă cu buget, mă întreb adeseori dacă muzeul, carteau au devenit simple noțiuni perimale, mai ales pentru Tânără generație.

Răspunsul mi l-au dat, firește, studenți ai Academiei Navale „Mircea cel Bătrân“, care nu trec indiferenți pe lângă un obiect nou intrat în patrimoniu, cu atât mai mult când este o carte veche de marină, românească sau străină. Am purtat discuții legate de acest gen de lucrări, nelipsind comparația cu manualele, cursurile de astăzi. Evocarea personalității celor care, cu pioșenie și-au păstrat notele de curs, jurnalele de bord, tot ce amintește de o carieră pe care au îmbrățișat-o cu dragoste, dar, din varii motive, au fost siliți să renunțe după scurt timp, are un impact deosebit asupra tinerilor noștri. Amintim pe comandanții în rezervă Mihail Chirita, Niculae Koslinski, Nicolae Mujicicov, Ilie Stoian și Nicolae Valasoglu.

Așa s-a născut ideea creării unui fond documentar, în care ponderea să fie deținută de carteau de marină. Avem în vedere manualele și cursurile editate de Școala Navală, dar și cele aduse de ofițerii de marină când s-au întors de la studii din Franța, Italia, Germania, Anglia. „Instrucțiunea unui ofițer de marină nu este completă fără vaste cunoștințe de istorie și geografie, de aceea eu și soția mea, Irina Rădulescu-Valasoglu, donăm Muzeului Academiei Navale și lucrări din acest domeniu“.

Donația soților Valasoglu este deosebit de valoroasă - sunt ediții princeps multe dintre ele, ori exemplare rare - dintre care amintim: „Portretele domnilor români“ - Album de Nicolae Iorga, editat la Sibiu, în 1929, „Urme românești în Răsăritul ortodox“ de Marcu Beza, „Das Ehrenkleid des Soldaten“ de Lezius, „România în chipuri și vederi“, 1926, „Traité de paix entre les Puissances Alliées et associées et la Hongrie, protocole et déclaration“, Trianon, 1920, București și „Dobrogea cincizeci de ani de viață românească“, 1928. De asemenea, donația familiei Irina și Nicolae Valasoglu mai cuprinde ceasul pe care comandanțul (r) l-a primit la absolvirea Școlii Navale, în anul 1940, precum și cele două stampe ale lagărului german din care a fost eliberat, în aprilie 1945, de către aliați.

Sperăm ca prin bunăvoie să mereu tinerilor și generoșilor marinari, să punem la dispoziția studenților și distinsilor dascăli ai Academiei Navale „Mircea cel Bătrân“ un interesant fond documentar.

REVISTE DE MARINĂ STRĂINE INTRATE ÎN BIBLIOTECĂ REDACȚIEI



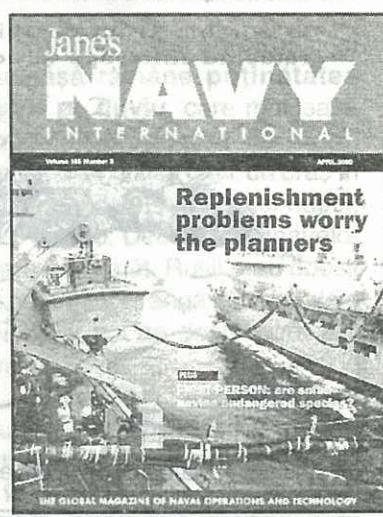
SURFACE WARFARE (ianuarie / februarie 2000) • Provocările noului mileniu în domeniul strategiei navale • Întâmplări adeverate de pe mare povestite de protagonisti • Războiul la litoral: istorie și scenarii posibile • Luarea deciziei în cazul dilemelor etice. (C.S.)

REVISTA GENERAL DE MARINA (martie 2000) • Puterea navală în noul mileniu. Operațiunile de menținere a păcii în cadrul strategiei maritime: consecințe pentru marina militară a secolului XXI • Extinderea NATO către Est • Nave de debarcare pe pernă de aer • Crucisatorul *Catalonia*: un record care împlineste o sută de ani • Canonierele (II): Apărarea și blocada Cadizului, 1797-1799 • Marea în filatelia: Nave-muzeu • Marea regată Cadiz 2000 • Cel de-al 71-lea marș de instrucție al navei-școală *Juan Sebastian de Elcano* • Trofeul „Boston Teapot 1999”. (B.D.)



COLS BLEUS (marine et arsenaux) Nr.2522, 18 aprilie 2000 • Ormuz, o strămoare sub înaltă supraveghere • Alegerea unui popor (expediția navei *La Bodeuse* în arhipelagul Mentawai din Indonezia) • Piraterie în Asia de sud-est. (B.D.)

JANE'S NAVY INTERNATIONAL (aprilie 2000) • Realignarea pe mare: o problemă pentru navaliști • Sunt marinele mici nepericuloase? • Revoluția comunicațiilor prin satelit destinate navegației • Marina Militară spaniolă • India își validează noua doctrină militară prin exerciții complexe. (C.S.)



BLAUE JUNGS (aprilie 2000) • Prezența militară germană în Kosovo • Caracteristici tehnico-tactice ale submarinelor din clasa 212: lungime 55,9 m, lățime 7 m, deplasament la suprafață 1450 t, deplasament în imersiune 1830 t, putere 3120 kW, echipaj 27 marinari • 5 femei și 200 de bărbați pe o navă militară • Cabinetele de asistență medicală de la bordul navelor. (C.S.)

TIMONA
EDITAT DE LIGA MAIȘTRILOR MILITARI DE MARINĂ - CONSTANȚA
Nr. 48 - ANUL IV - APRILIE 2000 - 4 PAGINI - GRATUIT

„Citită sau doar răsfoită, așteptată sau mai puțin așteptată, gazeta pe care o priviți a împlinit, în această lună a lui Prier, „vârstă“ de 4 ani. La mulți ani, Timona!“ Aceste rânduri se află pe frontispiciul gazetei TIMONA, numărul din aprilie, editată de Liga Maiștrilor de Marină Constanța. În cei patru ani de existență gazeta a „crescut“ calitativ, dar și sub aspectul grafic, de ținută, color. Redacția noastră le urează succes în continuare, atât revistei cât și Ligii Maiștrilor de Marină.

MARINA AUSTRALIANĂ „PE RADAR”

Marina Regală Australiană are planuri de achiziții majore, menite să facă față evoluțiilor strategice în zona de interes, se arată în articolul „Australia surges ahead with new procurement strategy”, din revista Jane's Navy International (ianuarie/februarie 2000).

În ultimii 20 de ani Forțele Australiene de Apărare au avut o dezvoltare echilibrată care a permis asigurarea îndeplinirii misiunii strategice principale: descurajarea și respingerea unui atac major. Aceasta implică detectarea timpurie și împiedicarea apropierea inamicului de teritoriul național folosind în acest scop forțele Aviației și Marinei Militare.

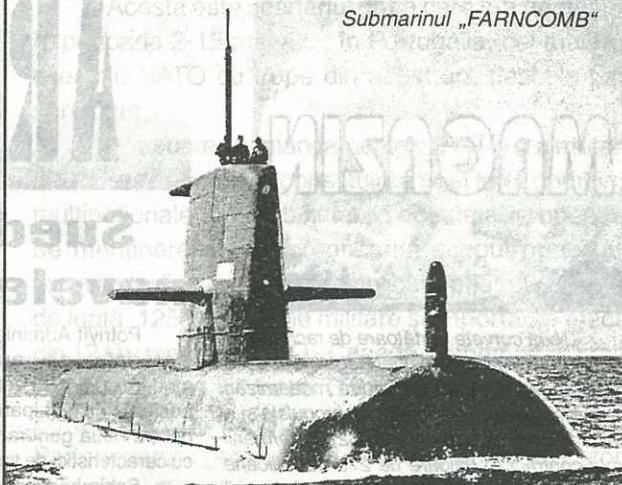
Marina Militară este implicată în misiuni de apărare a intereselor pe mare, asigurarea securității zonei economice exclusive, activități de cooperare regională, participarea la misiuni de menținere a păcii, intervenții la dezastre.

În serviciul flotei militare se află 2 distrugătoare, 6 fregate purtătoare de rachete, 2 fregate din clasa Anzac, 3 submarine din clasa Collins, 5 dragoare, 2 vânătoare de mine, 2 vânătoare de mine costiere din clasa Huon (încă 4 din această clasă sunt în construcție), nave hidrografice, de transport desant, nave de patrulare și auxiliare.

Deja se află în derulare proiecte majore pentru echipament naval modern: achiziționarea a 2 nave transportoare de tancuri și transformarea lor în nave de transport desant purtătoare de elicoptere; în diferite faze de construcție se află 3 submarine din clasa Collins (3 se află deja în serviciu), 6 fregate din clasa Anzac (până în anul 2004), 2 noi nave hidrografice (Leeuwin și Melville), 4 vânătoare de mine costiere din clasa Huon (până în anul 2002); dezvoltarea unui program pentru construcția navelor de patrulare costieră care se vor afla în serviciul Gărzii de Coastă; dotarea fregatelor din clasa Anzac cu 11 elicoptere antisubmarini Super Seasprite.

Pentru adaptarea la dinamicele evoluției strategice în domeniul naval au fost demarate ample procese de modernizare și dotare cu tehnică de luptă și de navigație performante: îmbunătățirea sistemelor de apărare antiaeriană și antisubmarin pentru fregatele din clasa Adelaide (până în anul 2006), modernizarea echipamentelor de radiolocație pentru submarine, dotarea navelor de suprafață, a submarinelor și avioanelor de luptă cu rachete Harpoon, dotarea fregatelor cu sisteme active de

Submarinul „FARNCOMB”



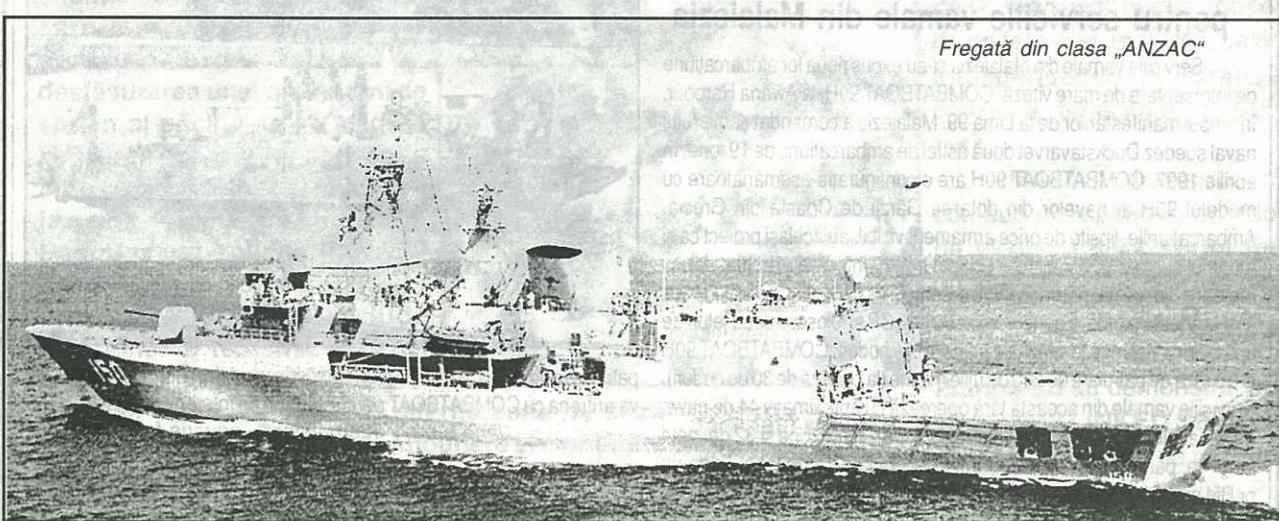
apărare pentru devierea rachetelor, instalarea sistemului integrat Phalanx pe fregatele din clasa Adelaide, distrugătoarele din clasa Perth precum și pe navele auxiliare.

În curs de constituire și dotare se află un centru specializat pentru coordonarea integrală a operațiunilor de minare-deminare.

Prima navă de debarcare (HMAS Manoora) din dotarea Marinei Regale Australiene a început probele de mare la sfârșitul anului trecut. HMAS Kanimbla, cea de-a doua navă care a făcut parte din clasa Newport, este în curs de transformare în navă de transport desant purtătoare de elicoptere și va intra în probe peste aproximativ 5 luni. Aceste două nave vor crește foarte mult gradul de operativitate al Forțelor Amfibii Australiene și se vor alătura navei logistice de debarcare Tobruk și catamaranului rapid Jervis Bay.

Traducerea și adaptarea
Căpitan Costel SUSANU

Fregată din clasa „ANZAC”



MAGAZIN

ARSENAL NAVAL

Suedia își modernizează navele din clasa Stockholm

Două corvete purtătoare de rachete din clasa Stockholm ale Marinei Regale Suede sunt pregătite pentru a suporta modernizări semnificative ale sistemului de propulsie și a celui de comandă și control (C2), în termenii unui contract în valoare de 270 de milioane de coroane suedeze (32,1 milioane de dolari) semnat între Kockum Naval Systems și Administrația suedeza pentru materiale de apărare - se arată într-un articol din numărul

Potrivit Administrației suedeze pentru materiale de apărare, majoritatea modernizărilor se vor realiza - atât cât va fi posibil - cu echipamentele deja realizate pentru noua generație de corvete suedeze cu caracteristici de tip stealth din clasa Visby.

Schimbările la sistemul de propulsie vor include înlocuirea turbinei cu gaz existente, GM Allison 570-KF, cu una de tip nou, aceeași folosită și la corvettele din clasa

automatizare 9LV Mk3E CETRIS, ultima realizare în domeniu a firmei Celsius Tech. Menționăm că același sistem va echipa și noile nave din clasa Visby. Condor Systems va furniza sistemul tactic de supraveghere prin microunde CS-3701. În mai 1998 Condor a semnat un contract cu Celsius Tech Naval Systems pentru furnizarea aceluiași sistem și pentru programul clasei Visby. Malmo și Stockholm vor fi de asemenea dotate cu un sistem integrat de control al punctii de comandă HITEC Marine Automation (din Norvegia).

Stockholm și Malmo au intrat în serviciu în februarie, respectiv în mai 1985, iar în 1994 celor două nave de 335 de tone le-au fost montate instalații de lansare a rachetelor antinavă de tipul RBS 15. Navele din această clasă sunt echipate, de asemenea, cu două tuburi lanștorpile de 533 mm și patru de 400 de mm. Există și planuri pentru modernizarea instalațiilor antisubmarine din clasa Saab Elma LLS-920.

Cel mai recent contract câștigat de firma Kockum - în valoare de 73 de milioane de dolari - a fost cel semnat în noiembrie anul trecut cu Administrația suedeza pentru materiale de apărare pentru modernizarea a două submarine de patrulare din clasa Västergötland, inclusiv pentru instalarea sistemului de propulsie independentă Stirling.

Navele astfel modernizate vor fi receptionate în februarie, respectiv în august 2002, la sănțierul naval Karlskrona.

Bogdan DINU



pe ianuarie-februarie 2000 al revistei Jane's Navy International.

Malmo și Stockholm vor fi de asemenea echipate cu noi senzori și vor fi efectuate modificări structurale pentru a reduce semnătura radar.

Visby, AlliedSignal TF50A. Motoarele diesel din prezent (MTU 396TB93) vor fi schimbată cu două noi motoare MTU 396TB94.

Sporirea capacitaților de comandă și control (C2) va fi realizată cu ajutorul sistemului de conducere a luptei de înaltă

Noi ambarcațiuni pentru serviciile vamale din Malaiezia

Serviciile vamale din Malaiezia și-au expus noua lor ambarcațiune de interceptare de mare viteză, COMBATBOAT 90H, la Awana Harbour, în timpul manifestărilor de la Lima 99. Malaiezia a comandat sănțierului naval suedez Dockstavarvet două astfel de ambarcațiuni, de 19 tone, în aprilie 1997. COMBATBOAT 90H are o configurație asemănătoare cu modelul 90H al navelor din dotarea Gărzii de Coastă din Grecia. Ambarcațiunile, lipsite de orice armament vizibil, au același proiect ca și modelul suedez 90H Helfire – echipat pentru intervenții rapide, dar cu motoare diesel mai puternice Volvo Penta 163 P.

Aceste motoare generează 1.500 de CP și folosesc două jeturi de apă pentru a ajunge la viteze de peste 45 de noduri; COMBATBOAT 90H are o rază de patrulare de 240 de mile marine (la o viteză de 30 de noduri). Serviciile vamale din această țară operează cu aproximativ 44 de nave, de la navele de patrulare de tipul Vosper, de 143 de tone și 32 de metri lungime, până la cele din clasa Pembanteras de 58 de tone. Forța de poliție maritimă din Malaiezia, cuprinzând peste 120 de ambarcațiuni de



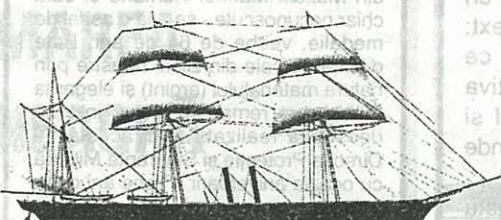
patrulare a litoralului și râurilor și un număr de nave de patrulare mai mari, se va antrena cu COMBATBOAT pentru scopuri de interoperabilitate.

„Jane's navy international”, ianuarie-februarie 2000
Traducere și adaptare
Bogdan DINU

Enciclopedia navelor

NAVE PARTICIPANTE LA RÂZBOIUL DE SECESIUNE AMERICAN (1861-1865)

- II -



Florida

Tipul: crucișător confederat

Deplasament: 711 tone

Dimensiuni: 60 m x 8,3 x 4 m

Propulsie: o singură elice

Viteză maximă: 12 noduri

Armament principal: 2 tunuri calibrul 178 mm, 6 calibrul 152 mm

Lansată: 1861

Florida a fost construit pentru Confederatie de sănătate Miller and Sons din Liverpool, Anglia, și era să fie confiscat de către britanici până când reprezentanți Confederatiei au hotărât să iasă pe mare. Febra galbenă-i-a forțat să facă o escala la Mobile pentru a recruta noi membri ai echipajului și pentru aprovisionare, dar în ianuarie 1863 era din nou pe mare. Florida a efectuat două cruciere, de către un vas de transport unionist, în noiembrie 1864.

Mississippi

Tipul: crucișător al Statelor Unite

Deplasament: 3.271 tone

Dimensiuni: 67 m x 20 m x 6,6 m

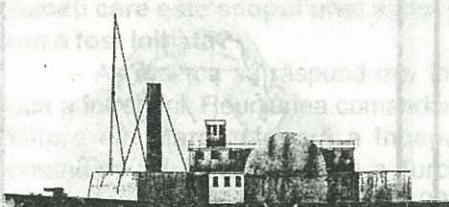
Propulsie: roți cu zbaturi, motoare cu pârghii laterale

Viteză maximă: 11 noduri

Armament principal: 8 tunuri calibrul 203 mm, 2 tunuri de 254 mm

Lansată: mai 1841

În 1839 Marina Militară a Statelor Unite a decis în sfârșit să construiască două sau mai multe nave cu aburi. După multe deliriuri au fost comandate două crucișătoare mari. Construcția lui Mississippi a început în 1839 la Philadelphia și a fost terminată în 1842. Missouri, nava soră, a fost livrată în același an, dar a fost distrusă de un incendiu în 1845 la Gibraltar. Mississippi a fost proiectat de Copeland. Avea un corp de lemn și o velură de tip barc, cu o suprafață velică de 1765 m². Motorul său cu aburi îi furniza forță necesară prin intermediul celor două roți cu zbaturi montate în ambele părți. Toate acestea îl faceau să fie un bun navigator, performanță care putea fi atinsă atât cu vele cât și cu motorul cu aburi. La vremea aceea în Marina Militară erau doar 23 de ingineri mecanici; condiția lor era inferioră deoarece exista puțin entuziasm pentru motoare cu aburi. Mississippi a îmbunătățit starea de lucruri pentru că a dovedit că poate fi o navă de război eficientă. A servit în războiul mexican din 1847 și în războiul civil american. A făcut parte din escadra amiralului Farragut de pe râul Mississippi. În martie 1863 a fost aruncat în aer după ce a eşuat la Port Hudson.



Planter

Tipul: canonieră confederată

Deplasament: 304 tone

Dimensiuni: 45 m x 9 m x 4,6 m

Propulsie: roți cu zbaturi

Viteză maximă: 6 noduri

Armament principal: un tun de 24 de livre, unul de 32 de livre

Lansat: 1860

Planter a fost o canonieră cu corpul din lemn și pescaj redus, construită la Charleston, Carolina de Sud. A servit ca transportor armat și navă curier, transportând provizii și armament către forturile și bateriile locale. Avea ofițeri albi și un echipaj din 8 sclavi negri. La începutul lunii mai 1862 echipajul a plănuit să pună mâna pe navă și să evadeze. La ora 03.00, când echipajul și familiile se aflau în siguranță la bord iar ofițerii dormeau la țarm, Planter s-a îndreptat către gura portului și după ce a dat semnalele corecte către forturile de pază a reușit să treacă. Fugarii au reușit să găsească flota unionistă care asigura blocada și s-au predat celei mai apropiate canoniere unioniste. Planter nu a fost reținută de Marina de Război unionistă deoarece folosea drept combustibil lemnul.

Texas

Tipul: curiasat confederat (cazemă plutitoare curiasată)

Deplasament: necunoscut

Dimensiuni: 66 m x 15,3 m x 3,9 m

Propulsie: două elice, motoare cu acțiune directă orizontală

Viteză maximă: necunoscută

Armament principal: 6 tunuri calibrul 163 mm

Cuirasa: 102 mm la baterie

Lansat: ianuarie 1865

Data profiliului: 1865

Texas a fost ultima navă de război importantă care a fost lansată de Confederatie. A fost una dintre cele mai puternice cazeante curiasate care a fost construită în statele din sudul Americii și a fost de asemenea singura cauzemă curiasată cu două elice care a fost construită într-un sănătate sudist. A fost construită la Rocketts, o suburbie chiar în apropiere de Richmond, și după lansare a fost mutată la Richmond pentru a fi completată și echipată. Patru din cele șase tunuri erau montate pe pivoji ceea ce le permitea să execute foc atât înainte cât și înapoi, ca și lateral prin intermediul unor saborduri. Celelalte două tunuri erau poziționate câte unul în fiecare bord. Toate piesele de artillerie erau tunuri ghintuite Brooke – arme puternice și avansate. Când Richmond a căzut în mâinile Uniunii, la 3 aprilie 1865, confederații au eşuat în încercarea lor de a arunca în aer Texas și acesta a fost capturat de Uniune și mutat în sănătate naval din Norfolk.

Comandor (r) Francisc HOSCIUC



Societatea Marinarilor Regina Elisabeta Constanța

O INSIGNĂ INEDITĂ?

Bogdan DINU
drd. Gabriel TALMATCHI



Medaliile și insignele de marină sau cu tematică marină - fie ele aparținând spațiului Marinei Militare sau celei civile - sunt în general cunoscute de specialiști din domeniu sau colecționari. Nu acesta este însă cazul și cu insigna pe care o semnalăm cititorilor în rândurile de mai jos. Cercetările noastre printre muzeografii Muzeului Marinei Române, Muzeului Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”, colecționarii sau veteranii din Constanța nu au dus la nici un rezultat. Insigna sau societatea care a realizat-o nu este cunoscută de nimeni.

(Re)descoperită de noi în fondul cabinetului de numismatică al Muzeului de Istorie Națională și Arheologie Constanța insignă, în afară de numărul de inventar, nu ne oferă alte detalii despre modul în care a ajuns în patrimoniul muzeului (donație, achiziție, persoana care ar fi putut oferi informații despre proveniență) și nici al datării sau alte amănunte legate de societatea respectivă.

Este remarcabilă frumusețea acestei piese și modul impecabil în care a fost concepută și realizată. Insigna are forma unei timone pline, inclusiv cavilele respective, zece la număr. În

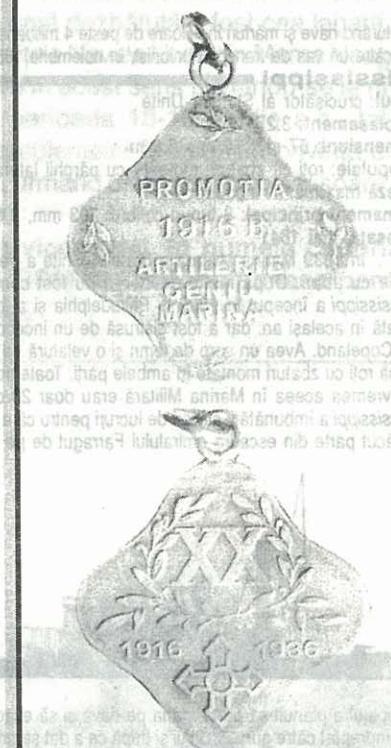
exergă, pe un fond de email alb se află scris • SOCIETATEA MARINARILOR REGINA ELISABETA • CONSTANȚA. În interior, pe un fond de email albastru, se află o ancoră peste care este suprapusă efigia reginei Elisabeta, ambele din argint și foarte bine lucrate, detaliile fiind de o finețe extraordinară. Pe reversul insignei, în partea inferioară, într-un format oval se află următorul text: A.BELADA WIEN VII 2, ceea ce conduce la ipoteza că respectiva inscripție ar reprezenta orașul și numele proprietarului atelierului unde a fost realizată.

Orașul în care ființa această societate este clar precizat: Constanța. Despre societate în sine nu cunoaștem însă nimic. Este posibil să fi fost o associație (societate) a marinarilor din flota comercială, deoarece pe insignă nu figurează nici un element militar. De asemenea, nu excludem posibilitatea ca societatea respectivă să fie una profesională (poate chiar sindicală?) sau de întrajutorare a marinarilor din flota comercială, a celor bolnavi, bătrâni sau rămași fără loc de muncă sau posibilități de trai. Afirmația aceasta având în vedere actele de caritate și în general implicarea reginei Elisabeta în astfel de activități, ceea ce ar explica alegerea acesteia ca patronă spirituală și, desigur, numele societății. Cu totul incertă este și datarea insignei și, evident, a societății. Prezenta efigie reginei ar putea fi un indiciu care ar putea să o plaseze în perioada de dinainte de primul război mondial, dar tot atât de plauzibil este ca ea să aparțină perioadei interbelice.

Cele afirmate mai sus rămân - până la aflarea unor noi date - doar în domeniul speculațiilor și presupunerilor. Tocmai în acest sens ne adresăm celor care au cunoștință despre această societate și insigna ei, să ne contacteze la redacție pentru a putea lămuri incertitudinile care (încă) mai planează asupra acestei piese.

MEDALIA ANIVERSARĂ A PROMOȚIEI 1916 B Bogdan DINU

Insignele și medalile aniversare militare - ca și multe alte lucruri - realizate cu ocazia diferitelor evenimente sau aniversări ale promoțiilor și unităților militare nu sunt de dată atât de recentă pe căt am fi tentați să credem. La cabinetul de numismatică al Muzeului de Istorie Națională și Arheologie Constanța - unde iată că există piese care lipsesc din Muzeul Marinei Române și sunt chiar necunoscute - se află un astfel de medalie, veche de 64 de ani. Este diferită de cele din zilele noastre prin natura materialului (argint) și eleganța formei (am remarcat, totuși, insigna deosebită realizată anul acesta de Direcția Protecție și Siguranță Militară cu ocazia aniversării a zece ani de la înființare).



Insigna noastră - sau mai degrabă este vorba de o medalie, prin formă - a fost scoasă cu prilejul aniversării a 20 de ani de la absolvire a promoției 1916 B a Scolii de Artillerie, Geniu, Marind, în anul 1936. Este cunoscut faptul că în anul intrării României în primul război mondial această școală a dat două promoții, prima la 1 iulie 1916, și a doua la 1 octombrie același an. Printre sublocotenenții promoției 1916 B s-au numărat Ion Caraman, Paul Diaconescu, Eugen Deleanu, Aurel Pelimon, Ionescu Virgil sau Dumitru Niculescu.



CURIER JURIDIC

REDUCEREA IMPOZITULUI PE VENIT

În spiritul pe care și l-a propus această rubrică, pentru lămurirea unor aspecte ale legislației care se aplică cititorilor nostri, cadre militare, ne vom referi la controversatul articol 86 al Ordonanței Guvernului nr. 73 din 27 august 1999 privind impozitul pe venit, prin care s-au abrogat expres prevederile referitoare la reduceri sau scutiri de impozit pe venit conform Legii 80/1995 privind statutul cadrelor militare.

Nu ne-am propus să argumentăm aici justitia sau injustitia menținerii unei reduceri de impozit pe venit pentru cadrele militare în activitate decorative cu ordinul „Meritul Militar”, clasele a III-a, a II-a și I-a precum și interzicerii unor drepturi și libertăți fundamentale prevăzute de Constituția României (dreptul de a fi ales, dreptul de asociere și dreptul la grevă), pentru o perioadă de 15, 20, 25 de ani. Rolul compensator al acestor reduceri de impozit pentru cei care și-au dedicat cea mai mare parte a vietii active îndeplinirii idealului apărării suveranității naționale și a integrității teritoriale a statului român este prea evident pentru a mai necesita o motivare temeinică.

Vom supune atenției numai aspectul de legalitate al abrogării exprese printr-oordonanță de guvern a unui articol al unei legi organice. Într-adevăr, în conformitate cu

Constituția, „Structura sistemului național de apărare, organizarea armatei, pregătirea populației, a economiei și a teritoriului pentru apărare, precum și statutul cadrelor militare, se stabilesc prin lege organică.”

Se poate aprecia că, în conformitate cu prevederile Constituției „Ordonanțele se emit în temeiul unei legi speciale de abilitare, în limitele și în condițiile prevăzute de aceasta”, Guvernul și-a depășit atribuțiile. De altfel, se poate constata din studiul celorlalte articole de lege abrogate prin Ordonanța 73/1999, că ceea mai mare parte dintre ele se referă la alte ordonanțe sau acte normative cu aplicabilitate în domeniul financiar și nu la legi organice.

Constituția prevede că „Hotărârile și ordonanțele adoptate de Guvern se semnează de primul-ministru, se contrasemnează de miniștrii care au obligația punerii lor în executare și se publică în Monitorul Oficial al României”. Constatăm deci, că puterea de decizie în cazul unei ordonanțe se află în posesia unui număr restrâns de persoane, respectiv membru Guvernului.

De asemenea „Legile organice și hotărârile privind regulamentele

Camerelor se adoptă cu votul majorității membrilor fiecărei Camere”, deci condiții restrictive privind adoptarea, modificarea și implicit, abrogarea legilor organice.

Tinând cont de faptul că „Parlamentul este organul reprezentativ suprem al poporului român și unica autoritate legiuitoră a țării” și că teoria dreptului administrativ delimită două mari funcții ale Guvernului, anume aceea de initiator și realizator al politicilor naționale și conducerea generală a administrației publice, constatăm că Guvernul organizează executarea legii în general, a Constituției și a legilor organice în special, fără competența de a modifica legile constituționale sau legile organice.

Fără pretенții de a fi exhaustivi, am adus aici câteva argumente de ordin constituțional și administrativ în favoarea afirmației de la început privind impozitul pe venit, argumente necesare în vederea unei eventuale ridicări a excepției de neconstituționalitate pentru Ordonanța Guvernului nr. 73/1999.

**Căpitán ing.
Florin Narcis STANCIU**

- La comanda unei nave, după un atac aerian în care au fost doborâte câteva avioane inamice:

Comandantul: „Oare ce se vede în tribord, departe?... Ce o fi pata aceea alba care plutește?”

Un aspirant: „Domnule comandant, pare să fie un pietroi ?!!!”

Comandantul: „Bine măi Anca ... un pietroi plutește pe apă?” (Era o parașută a unui aviator doborât).

- La distrugătorul „Mărășești” (nava din timpul războiului), într-o zi de duminică (zi liberă), ofiterii serveau masa de prânz. Locotenentul Mircea Pavelescu (poet, simpatic, mucalit, fiul lui Cincinat Pavelescu): „Domnule comandant, vă cer permisiunea să mă învoi să iau masa în oraș!”

Comandantul: „De ce tocmai azi, când avem o mâncare mai bună? Ce nu-ti place? Cine este ofiterul cu popota luna aceasta?”

Ofiterul: „Păi... păi... (era puțin emoționat, se bâlbâia) ... eu sunt, dar aş vrea și eu ceva mai bun, pe gustul meu!” (Râse în surdină). Să a fost învoit.

- Pe punctea comenzii la un distrugător, un căpitan, nou venit la navă, întrebă pe un aspirant (mai vechi la navă):

„Ce este vergeaua aceea mică din vârful catargului?” (era antena radio)

„Păi... păi... (și zâmbind)... este paratrăznetul acestei nave!”

- Pe Dunăre, la bordul unui monitor sosește în control un amiral de la București, cam... încrezut. La masa de prânz, organizată în careul navei, se servesc bucate alese, între care și creier de porc.

GLUME ȘI SCENE REALE DIN VREME DE RĂZBOI (deși marea era... crudă)

Se mânâncă cu poftă; pe platou rămân câteva porții.

Comandantul: „Domnule amiral, vă rog să mai serviti dumneavoastră!”

Amiralul: „Multumesc, am servit. Am avut și mai am încă destul creier ...”

Comandantul: „Mai băiatule, mie pot să mi Mai dai o porție, că eu... din astă (... de porc) nu am avut destul!”

- În timpul unei misiuni de convoiere, la Bosfor, la bordul distrugătorului „Regele Ferdinand” sunt ambarcați patru căpitanii ce

urmau un curs pentru obtinerea gradului de locotenent-comandor (acum se aflau în practică). Se plimbau mai mult pe punte și mai întrebau căte ceva. Umbrai cam neglijenți, cu centura de salvare neîmbrăcată - contrar dispozițiilor - și vânturând-o pe mână, flegmatic. Aproape de Bosfor are loc un atac submarin cu 3 torpile lansate în jerdă. Se dă alarmă și se fac manevre de evitare. În acest timp, doi dintre „musafiri”, de teamă și în grabă, îmbracă vestele de salvare invers, cu tubul de umflare la spate, poziție ce nu permitea umflareala vestei. Urmăream de la comanda de navigație piruetele caragioase și inutile, ca urmare a panicii ivite. Unul chiar a căzut pe punte cerând ajutor. Din fericire toate torpilele au fost evitate și nimeni nu a ajuns „la apă”. Ce în cauză au dispărut în cabine, evitând să mai dea ochii cu personalul bordului.

Întâmplări adevărate culese din epocă

**Contraamiral (r) ing.
Constantin TOMESCU**



