

MARINA ROMÂNĂ

Revistă editată de Statul Major al Forțelor Navale
Anul XII Nr. 6 (80) IULIE 2001





SUMAR

MARINA ROMÂNĂ

Revistă editată de Statul Major al Forțelor Navale
Anul XII Nr. 6 (80) IULIE 2001

Redactor-șef:

Comandor dr. IOAN DAMASCHIN

Secretar de redacție:

Maior COSTEL SUSANU

Redactori:

BOGDAN DINU

Locotenent ing. MUGUR CRÎNGAȘU

Corector: FLOARE BRÂNZĂ

Fotoreporter: VALENTINA CIUCU

ADRESA REDACȚIEI

Cercul Militar Constanța

Str. Traian nr. 29



041 - 618127 (redactor-șef)

041 - 615700/0238 (redacția)

041 - 550677 (fax)

e-mail: marina_romana@yahoo.com

NORME DE COLABORARE

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

Manuscrisele nu se înapoiază.

COPYRIGHT

Este autorizată orice reproducere cu condiția specificării sursei.

DIFUZARE

Revista apare lunar cu excepția numărului comun ianuarie-februarie.

Se difuzează în județele Constanța și Tulcea prin rețea Cuget Liber și în unități militare.



Ediția s-a încheiat la 12 iulie 2001

ISSN 1222-9423

B-95001

Tipar și tehnoredactare computerizată



Constanța

Str. I. C. Brătianu nr. 5

Telefon: 041 - 582130; 582125

Fax: 041 - 619524

Tehnoredactor: Mariana Băcioiu

COPERTA I: N.S. „Mircea” la New York

Foto: J. Johnson Muzeul A.N., donație V.Am. Gh. Sandu

COPERTA IV: „Gata de tragere!”

Foto: Bogdan Dinu

Pret: 13.200 lei



2 Observator pe puntea etalon COOPERATIVE PARTNER 2001
Marinari români în exerciții de menținere a păcii

4 Geopolitică la Marea Neagră

6 Cariere împlinite, modele de urmat



8 După unsprezece ani de navigație pe „mare publicisticii”, comandorul dr. Ioan Damaschin predă cartul la timona revistei MARINA ROMÂNĂ



10 Nava-școală „Mircea” la Opsail '76

14 Aniversări

- 170 de ani de la înființarea muzicilor militare din România
- 14 iulie - ziua transmisionistului militar

15 Centrul European pentru Studii de Securitate George C. Marshall

16 Opinii



18 Fregatele - nave multifuncționale

20 Vitalitatea navelor de luptă



22 Prizonieri în cel de-al III-lea Reich

NICOLAE VALASOGLU:

DE LA MÜRWIK LA LÜBECK.

LUNI DE PRIZONIERAT (I)

Ofițeri de marină români în lagărele germane

25 Respirația spirituală a mării

27 Cartul liber

28 Oaspeți ai Forțelor Navale - Info/Blitz





EDITORIAL

LUCIDITATEA INFORMĂRII

Maior Costel SUSANU

Studiile sociologice recente care au avut ca scop evaluarea stării moralului personalului din structurile Ministerului Apărării Naționale au evidențiat o serie de deficiențe ale căror efecte negative nu se vor lăsa așteptate, dacă nu vor fi întreprinse măsuri adecvate de eliminare a lor.

Vom semnală, în special, cel mai agresiv factor de risc care poate duce la erodarea accentuată a stării moralului: **lipsa de informare**. Acest factor a fost identificat de majoritatea respondenților la chestionare ca responsabil de formarea, dezvoltarea și propagarea zvonurilor, generând o stare de nesiguranță și confuzie.

Din punct de vedere conceptual, această problemă ar trebui să fie rezolvată. Mijloacele informării interne și presa militară își circumscrui rățiunile înființării, ca prim deziderat, informării personalului. Rezultatele nu sunt cele așteptate, în primul rând pentru că structurile de relații publice din teritoriu nu au nici personalul nici mijloacele tehnice adecvate transmiterii în timp util a sintezelor zilnice și a informațiilor oficiale care sunt în măsură să clarifice unele subiecte de actualitate iar presa militară suferă, ceea ce că la capitolul difuzare iar cea audio-vizuală la audiență (emisiunea de pe postul național este transmisă, de câțiva ani de la, la o oră imposibilă, când foarte puțini militari au posibilitatea să o urmărească).

Acestea pot fi identificate ca principale motive tehnice care conduc la serioase sincopă de informare. Totuși, la acestea se adaugă credibilitatea informațiilor transmise și (ne)confirmarea lor ulterioară. Mass-media civile, care nu au problemele tehnice cu care

se confruntă cele militare, își transmit mesajele proprii populației, nu de puține ori în funcție de rățiuni economice sau politice. Astfel, în condițiile în care instituția militară a fost ținta unor atacuri mediatici concertate (implicarea în revoluția din 1989, aplicarea legii salarizării personalului din Ministerul Apărării Naționale, nivelul pregătirii pentru luptă și situația dotării tehnico-materiale etc.) informațiile oficiale destinate clarificării unor subiecte „fierbinți” pot fi distorsionate sau incomplet prezentate opiniei publice.

Prioritățile informării în perioada actuală în care toate unitățile trec prin ample procese de restructurare, când personalul este preocupat de subiecte care îngrijorează – funcții, reduceri, ordonație, pensii, compensații, reconversii – se referă la natura și modul de transmitere a informațiilor prin intermediul mass-media militare, în special. Acestea au făcut eforturi vizibile și recunoscute în directia cresterii calității, atât în ceea ce privește forma cât și conținutul mesajelor. Au fost și sunt abordate teme de actualitate, care interesează atât personalul militar cât și populația în ansamblul ei: misiunile Armatei și modul în care acestea sunt îndeplinite, eficacitatea structurilor militare și competența corpului de cadre, alocarea de resurse bugetare, starea morală, măsurile de protecție socială, nivelul ordinii și disciplinei militare, condițiile de viață din unitățile militare, desfășurarea programului pregătirii pentru luptă și, nu în ultimul rând, restructurarea unităților, reconversia personalului, integrarea în NATO, profilul instituției militare moderne la care asumăm.

Așadar, în măsură mai mare sau mică, eforturi în direcția informării oportune și corecte s-au făcut și se fac. Si totuși, vă citez dintr-o analiză asupra mass-media

militare: „Se poate aprecia că de la începutul anului 2000 informațiile vehiculate de mass-media militare continuă să erodeze credibilitatea instituției militare. Inducerea imaginii unei armate cu o afișantă scăzută, datorată lipsei resurselor bugetare suficiente și nemulțumite de protecția socială care-i este asigurată, este de natură să contribuie la diminuarea încrederii în instituția militară“. Paradoxul este că și această afirmație este, în principiu, corectă. Populația are nevoie să investească încredere în instituțiile fundamentale ale statului – Armata și Biserica – iar aşa-numitele „lamentări“ la care se fac referiri pot, într-adevăr să erodeze increderea în instituție.

Asadar, care poate fi soluția? Zărnișii militari care sunt în contact cu realitatea din unitățile militare pot confirma faptul că „eroii“ reportajelor lor se așteaptă ca problemele cu care se confruntă zi de zi să fie, dacă nu rezolvate, cel puțin semnalate. Dacă nici acest lucru nu se întâmplă, credibilitatea este deosebit de serios zdruncinată. Într-adevăr, lamentările sunt inaceptabile pentru militari. Misiunile trebuie îndeplinite și performanța trebuie căutată, indiferent de condițiile pe care societatea le poate oferi la un moment dat. Dar, la fel de inaceptabile sunt cosmetizările de orice fel ale realității, fotografiile-poster care însotesc „odele băcurie“ pentru șefi sau reportajele pe pagini întregi „platite“ în contul unor vacanțe gratuite prin stații ale armatei sau altor facilități.

Credem că soluția cea mai simplă este luciditatea și acuratețea prezentării informației brute, reale, crude. Nu trebuie „să învățăm oamenii să gândească“ dar avem datoria de a-i informa corect și la timp.



Locotenent ing. Mugur CRÎNGAŞU

Înscrisă în eforturile României de integrare euro-atlantică, participarea **Forțelor Navale** la exercițiile din cadrul **Parteneriatului pentru Pace** a devenit deja o tradiție.

În anul acesta, Georgia a solicitat și a obținut aprobarea pentru organizarea, în apele sale teritoriale și în câteva raioane - adiacente, exercițiului multinațional „**COOPERATIVE PARTNER 2001**“.

La acest amplu exercițiu, care s-a desfășurat în perioada 12-22 iunie a.c., alături de navele țărilor membre **NATO** și cele ale țărilor riverane Mării Negre, au participat și două nave militare sub pavilion românesc: corvetă „**CAm. Petre Bărbuneanu**“, comandată de căpitan-comandorul **Alexandru Naghel** și tancul militar maritim 532, comandat de căpitan-comandorul **Sorin Coadă**, comandantul marșului fiind locuitorul comandanțului Flotilei 2 Maritime, comandorul **Dorin Dănilă**.

Pe lângă echipajul navei, la bordul corveetei 260 a fost prezentă și grupa de marină din anul II a Academiei de Înalte Studii Militare ce vor absolvii studiile în această vară.

Aflat pe toată perioada exercițiului „**COOPERATIVE PARTNER 2001**“ la bordul corveetei 260, comandanțul Divizionului Nave de Patrulare, comandorul **Nicolae Apostol** a localizat exact poziția navelor noastre în cadrul acestui exercițiu astfel: „*Exercițiul s-a desfășurat în totalitate conform planului pe care l-am primit înainte de plecarea noastră spre Georgia, mai puțin ultimele două zile în care s-au anulat două activități*“.

MISIUNILE DE MENȚINERE A PĂCII

– O EXPERIENȚĂ CARE DEVINE TRADIȚIE PENTRU MARINARII ROMÂNI

care se repetau. Plecarea navelor noastre spre **Georgia** a început la ora 9,00 a zilei de 10 iunie, a doua zi la aceeași oră întâlnindu-ne cu o parte din navele care aveau să participe la exercițiu. S-a optat, și eu personal am avut această dorință, pentru ca nava 260 să îndeplinească funcția de navă comandanță de grup din care au mai făcut parte fregatele **Lübeck** (Germania), **Jacoubet** (Franța), **Zafer** (Turcia). Tancul maritim militar 532 a avut ca misiune principală completarea plinurilor de combustibil doar la corveta 260 deoarece prizele și furtunile necesare transferului de combustibil ale navei noastre nu sunt compatibile cu cele ale navelor din țările participante. Misiunile au fost îndeplinite cu mare responsabilitate, fără nici un fel de dificultăți, aprecierile aduse de partenerii noștri venind să susțină cele afirmate mai sus“.

Programul propus de conducerea **STANAVFORMED** (Gruparea Navală Permanentă din Mediterana) a fost bine structurat, flexibil, fapt ce a dat posibilitatea îndeplinirii tuturor obiectivelor propuse și, de asemenea, urmărirea cu atenție a atingerii scopurilor exercițiului „**COOPERATIVE PARTNER 2001**“ și anume:

- omogenizarea acțiunilor duse în comun de forțele multinaționale;
- integrarea rapidă a navelor în sistemul de acțiuni tipice forțelor **NATO**;
- stabilirea legăturilor radio și buna comunicare între nave;
- antrenamente în folosirea corectă a documentelor de tip **EXTAC** (Tactical Exercise) specifice fiecărei acțiuni desfășurată de navele țărilor **NATO**.

Complexitatea întregului exercițiu a pus în situația reală de a colabora sau de a executa misiuni în comun diferite tipuri de nave aparținând următoarelor țări membre **NATO** sau riverane Mării Negre: **S.U.A., Anglia, Franța, Germania, Spania, Italia, Grecia, Turcia, Ucraina, Bulgaria, România și țara gazdă, Georgia**.

Ceremonialul plecării în misiune





OBSERVATOR PE PUNTEA ETALON

În funcție de natura exercițiilor, acestea s-au executat atât ziua cât și pe timpul nopții, vremea, destul de bună, venind în sprijinul participanților. „*Principalele misiuni execute de navele noastre pe timp de zi au fost: controlul unei nave, în condițiile respectării embargoului, cu șalupe și aviația; formații și evoluții; transfer de materiale; convoiere; realimentare pe mare; trageri reale cu instalațiile de artillerie de la bord; stingerea unui incendiu. Pe timpul nopții s-au executat antrenamente în transmiterea și recepționarea semnalelor radio sau luminoase și raportarea țintelor prinse în miniraoanele repartizate*“

- comandor Nicolae Apostol.

Misiunile tancului maritim 532 au constat în ambarcarea grupei de scafandri și medici care au participat la spitalul de campanie francez constituit la uscat și completarea plinurilor de combustibil ale corvelei 260, misiune executată în stil românesc (bord lângă bord) la peste 20 de mile în larg la travers de portul Poti din Georgia. În raportul înaintat de comandorul Nicolae Apostol eșaloanelor superioare la sosirea în țară, se solicită executarea unor modificări la tehnica navelor incluse în



programul de interoperabilitate NATO, în special de adaptare a sistemului de transfer de combustibil, operațiune care nu ar necesita costuri foarte mari.

Corveta 260 a intrat o singură dată în portul Poti din cauza condițiilor de nesiguranță ale portului, adâncimea apei fiind foarte mică (1,5 metri sub chilă), iar la cinci metri de locul de acostare se afla o epavă care putea pune în pericol în orice moment siguranța navei. Aceste date au fost transmise și tancului maritim 532 care a ancorat lângă digul de intrare în port. Fiind considerată o manevră riscantă comandanții navelor au renunțat să mai acosteze în port, de aici rezultând imposibilitatea de a realimenta navele cu apă potabilă, acesta fiind de fapt singurul impediment al misiunii creat de condițiile acestui mic port georgian.

La bordul corveei 260 s-a aflat în permanență un reprezentant din partea STANAVFORMED, membru al echipajului distrugătorului italian AUDACE, nava comandant a exercițiului „COOPERATIVE PARTNER 2001“ pentru misiuni execute pe mare (s-au executat și misiuni pe uscat de debarcare și de constituire a unui spital militar de campanie).

În raportul întocmit de reprezentanții STANAVFORMED cu privire la rezultatele obținute de navele noastre s-au

regăsit aprecieri referitoare la profesionalismul echipajelor românești, remarcându-se în mod special cunoașterea limbii engleze într-un procent foarte ridicat.

Recepția organizată la bordul distrugătorului italian AUDACE s-a remarcat printr-o atmosferă destinsă, aşa cum a apreciat și comandorul Nicolae Apostol: „Te simți extraordinar să vezi la un loc, într-o atmosferă plăcută, uniforme aparținând unui mare număr de state, toții având același obiectiv de a acționa pentru menținerea păcii“.

La plecarea tancului maritim 532



Ca semn de apreciere a eforturilor depuse de echipaje, la încheierea exercițiului, comandanțul marșului, comandorul Dorin Dănilă a înmânat câteva cadouri simbolice unora dintre participanți mulțumind, de asemenea, tuturor celor care au fost angrenați în acest exercițiu pentru

seriozitatea și profesionalismul dovedit.

Dar nici nu s-a încheiat bine o misiune și s-a trecut rapid la pregătirea celor care urmează,



Grupa medicală și de scafandri

corveta 265 aflându-se deja în **Santierul Naval Mangalia** pentru curățarea operei VII, verificarea liniei axiale și executarea altor lucrări de pregătire pentru ieșire pe mare. Planul pregătirii pentru luptă pe acest an al **Divizionului Nave de Patrulare** este foarte încărcat; exigenta pregătirii și desfășurării misiunilor viitoare trebuie să fie ridicată astfel încât rezultatele bune obținute în cadrul exercițiului COOPERATIVE PARTNER 2001 să se confirme în continuare.



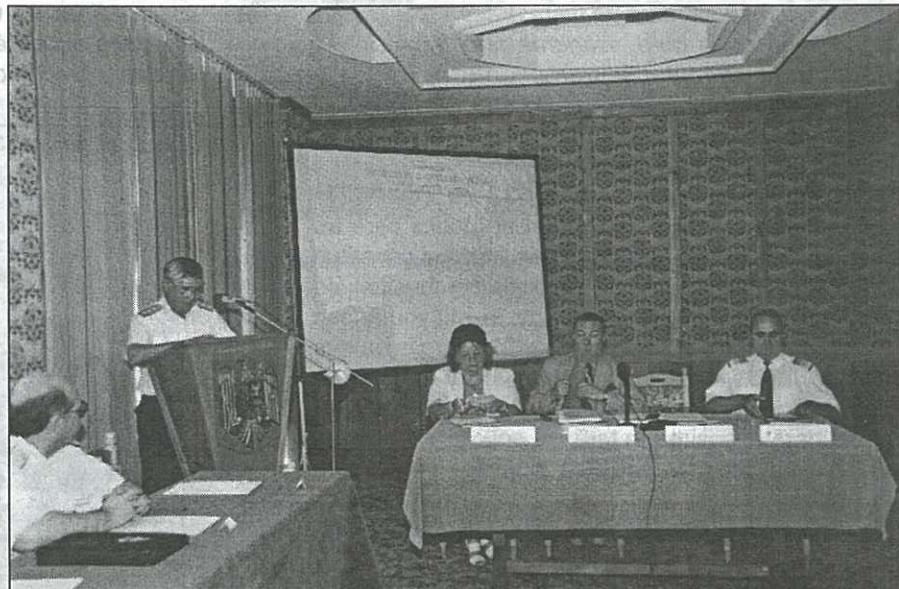
GEOPOLITICA

GEOPOLITICĂ LA MAREA NEAGRĂ

Maior Costel SUSANU

Statal Major al Forțelor Navale, în colaborare cu fundația „Hanns Seidel“ a organizat, în perioada 28-29 iunie a.c. simpozionul cu tema „Geopolitică la Marea Neagră“. Clarificarea acestui concept a fost unul dintre obiectivele seminarului, alături de abordarea unor subiecte în raport cu tematica propusă și arealul în care își desfășoară activitatea Forțele Navale ale României. Evenimentul a constituit un important prilej pentru stabilirea unor legături spirituale între personalități din domeniul Siguranței Naționale, administrației locale și instituțiilor publice din Constanța.

După cum preciza șeful Statului Major al Forțelor Navale, viceamiral-comandor dr. Traian Atanasiu, în deschiderea lucrărilor simpozionului „Marea Neagră, prin așezarea



în războaie pe uscat și pe mare, atunci când argumentele politice și istorice nu au fost suficiente pentru armonizarea relațiilor dintre state. Prin ieșirea sa la Marea Neagră, prin controlul exercitat

Consistența științifică a simpozionului a fost în mod esențial determinată de experiența și competența participanților care au avut comunicări în plen precum și de temele abordate:

- Puterea maritimă la Marea Neagră – viceamiral-comandor dr. Traian Atanasiu, șeful Statului Major al Forțelor Navale;
- Perspective geostrategice la Marea Neagră; Situația forțelor de reacție rapidă de tip integrat la Marea Neagră – general de brigadă (r) Gheorghe Văduva, Centrul de Studii Strategice de Securitate;
- Perspective de cooperare militară la Marea Neagră – contraamiral Victor-Aurel Blideu, locuitor al șefului Statului Major al Forțelor Navale;
- Diplomatie și putere navală – contraamiral prof. univ. dr. Gheorghe Marin, comandanțul (rectorul) Academiei Navale „Mircea cel Bătrân“;
- Universitățile Mării Negre și dezvoltarea cooperării în zonă – prof. univ. dr. Adrian Bavaru, rectorul Universității „Ovidius“;
- Petrolul caucaziano-caspic și Forțele Navale în Marea Neagră – viceamiral (r) Constantin Iordache;
- Rolul flotelor din Marea Neagră în evoluția frontului de Est în cel de-al doilea război mondial – comandor dr. Ioan Damaschin, redactorul-șef al revistei MARINA ROMÂNĂ;



geopolitică, prin impactul pe care îl are asupra dezvoltării materiale a popoarelor și civilizațiilor din zonă, reprezentă o regiune geopolitică cu evoluții complexe de-a lungul istoriei. Ultimele două secole, dar mai ales istoria recentă, au fost marcate de evoluții spectaculoase care nu rareori au fost influențate într-un sens sau altul prin angrenarea statelor riverane

asupra unei mari porțiuni din cursul inferior al Dunării, România reprezintă un spațiu favorabil circulației dintre estul și vestul Europei, între Europa și Orientul Mijlociu, Golful Persic și partea central-nordică a Asiei. În această situație, combinarea factorilor maritim și fluviali cu cei continentali trebuie valorificată în mod corespunzător în politică internă și externă“.



GEOPOLITICA

● Relațiile româno-germane din Marea Neagră în cel de-al doilea război mondial - comandor (r) prof.univ.dr. **Jipa Rotaru**, prorectorul Universității „Andrei Șaguna“.

● Rolul flotelor din Marea Neagră în geopolitica primului război mondial – căpitan-comandor **Marian Sârbu**, Academia Navală „Mircea cel Bătrân“;

● Submarinele românești în Marea Neagră în cel de-al doilea război mondial – drd. **Mariana Păvăloiu**,

Academia Navală „Mircea cel Bătrân“; ● Geopolitica Mării Negre – comandor dr. **Stefan Georgescu**, Centrul de Scafandri, comandor dr. **Ioan Damaschin**, redactorul-șef al revistei **MARINA ROMÂNĂ**;

● Porturile de la Dunărea de Jos în geopolitica Mării Negre – căpitan drd. **Didi Miller**, UM 01030 Brăila;

● Lupta navală de la Constanța din 26 iunie 1941 - comandor dr. **Ioan Damaschin**.

CONCLUZII

General de brigadă (r) **Gheorghe Văduva**, Centrul de Studii Strategice de Securitate: „Geopolitica și geostrategia Mării Negre merită o atenție specială în condițiile actuale când eforturile sunt îndreptate către integrarea României în NATO și structurile europene, către reconstrucția continentului european și a mediului de securitate pe care ni-l dorim. Comunicările prezentate au îmbrăcat aspecte foarte variate, de la cele istorice până la cele care se referă la proiecția în viitor a acestui spațiu, foarte important pentru noi. Orice acțiune de acest gen, care conduce la clarificarea unor concepte, este binevenită“.

Fundația „Hanns Seidel“

Pe 7 noiembrie 1966 s-a desfășurat întrunirea de întemeiere iar la 11 aprilie 1967 Fundația Hanns Seidel, cu sediul la München, este înființată oficial. În 1992 a fost constituită, prin deschiderea biroului din București, reprezentanta din România a Fundației.

Structura:

● **Academie de Politică și Evoluții Contemporane**: dialoguri între politică și știință, analize ale evoluțiilor politice și publicații științifice;

● **Departamentul de Instruire**: simpozioane și referate privind educația politică, seminare de cooperare și informative;

● **Institutul pentru Relații Externe**: reunii și conferințe internaționale, întâlniri cu factori

politici de răspundere din întreaga lume;

● **Institutul pentru Contacte Internaționale și Colaborare**: promovarea administrativă și trainingul în domeniul managerial; anual fundația organizează, la scară mondială, aproximativ 9000 de seminare, cu peste 200.000 de participanți;

● **Departamentul de promovare**: sprijinirea studenților cu rezultate foarte bune, germani și străini, a jurnaliștilor și specialiștilor în politică mass-media;

● **Cultura în Bavaria**: reuniuni culturale anuale;

● **Birouri de legătură și proiecte**: fundația este reprezentată în 56 de state.

Comandor (r) prof.univ.dr. **Jipa Rotaru**, prorectorul Universității „Andrei Șaguna“. „Simpozionul de la Constanța organizat de Statul Major al Forțelor Navale, în colaborare cu Fundația Hanns Seidel a fost un eveniment cu semnificații aparte dacă avem în vedere contextul în care a avut loc. Să nu uităm că în aceste zile se împlinesc 60 de ani de la intrarea României în cel de-al doilea război mondial și, cu atât mai mult, dezbatările asupra locului și rolului teatrului de operații al Mării Negre și-a găsit utilitatea, mai ales în perspectiva anilor care vin. Un gând bun pentru organizatori și îndemnul de a continua“.

Ing. Dana Stoicescu, asistentă de proiect a Fundației „Hanns Seidel“: „Ne face o deosebită placere să putem sprijini manifestări de o înaltă calitate științifică și consider că seminarul de la Constanța, organizat de Statul Major al Forțelor Navale, se înscrie în această categorie. Sper că se vor găsi soluțiile pentru valorificarea ideilor supuse dezbatelor și vom avea ocazia unor colaborări viitoare“.





Viceamiral VIRGIL STOICA

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

Studii: • Școala Superioară de Ofițeri de Marină (1966) • Academia Militară, secția Marină (1976) • Colegiul Național de Apărare (1992) • Cursul de limba engleză la Academia de Înalte Studii Militare (1998-1999).

Funcții îndeplinite: • comandant unitate de luptă navigație pe o navă de demagnetizare, o navă hidrografică și un dragor de bază (1966-1969) • comandant de navă și de secție vedete torpiloare (1969-1974) • specialist arme sub apă la Brigada de Vedete (1976-1977) • comandant de vedetă purtătoare de rachete (1977-1980) • ofițer și șef Birou Operații la Brigada de Vedete (1980-1983) • comandant Divizion vedete torpiloare (1983-1990) • șef de stat major la Brigada de Vedete (1990-1991) • șef de stat major la Academia Navală „Mircea cel Bătrân“ (1991-1993) • șef de secție în Comandamentul Marinei Militare și locuitor al șefului Statului Major al Marinei Militare (1993-1995) • prim-locuitor al șefului Statului Major al Forțelor Navale (1995-2001) • în 2001 a îndeplinit și funcția de comandant al Comandamentului 9 Operational „Dobrogea“.

Este căsătorit, are o fată și un băiat.

CARIERE ÎMPLINITE,

Pentru toți ofițerii de marină gradul de amiral reprezintă idealul profesional în slujba căruia sunt puse energia, competența și pasiunea carierei. Orice aspirant care este într-adevăr devotat Marinei trebuie să iasă pe porțile Academiei Navale călăuzit de acest ideal, care poate deveni „motorul“ unei vieți profesionale active și benefice, atât în plan personal cât și în plan social.

Vă prezentăm reperele principale care marchează și individualizează două cariere militare împlinite, modele de urmat pentru toți ofițerii dedicati profesiei de marină militară.

Spiritul de „vedetist“ a fost confirmat prin numirea la comanda unității de vedete torpiloare, căpitanul de rangul III Virgil Stoica fiind primul comandant al acesteia, în perioada 1983-1990. Ca o confirmare a experienței și profesionalismului, unitatea obținut numai rezultate remarcabile.





MODELE DE URMAT

explosivă în timp ce se încercă dezamorsarea unei mină de dinamită din mijlocul unui râu.

Începând cu data de 20 iunie a.c. domnul viceamiral Virgil Stoica, prim-locuitor al șefului Statului Major al Forțelor Navale și comandant al Comandanțului 9 Operational „Dobrogea“ și, începând cu 30 iunie a.c., domnul contraamiral Petre Cioromele, locuitor al șefului Statului Major al Forțelor Navale au trecut în rezervă.

La încheierea unor activități profesionale de excepție, marcate de realizări notabile care vor rezista timpului, vă dorim, domnilor amirali, sănătate și bucurii în viață, să „navigați“ numai în ape liniștite.

MARINA ROMÂNĂ

Un segment al activității cu veritabile satisfacții în plan profesional și personal a reprezentat-o, pentru domnul contraamiral Petre Cioromele, născut în București dar îndrăgostit iremediabil de Dunăre, perioada în care s-a aflat la comanda divizionului de vedete blindate fluviale.



Contraamiral PETRE CIOROMELE

S-a născut la 23 februarie 1947 în București.

Studii: • Liceul „Mihail Kogălniceanu“ din Galați (1965)

- Scoala Militară Superioară de Marină (1968) • Academia Militară, secția marină (1976) • Curs postacademic de marină (1985) • Curs postacademic cu profil unic (1989-1990) • Colegiul Superior de Stat Major (1996) • Colegiul Național de Apărare (1999).

Functii îndeplinite: • comandant unitate de luptă (1968-1972) și ofițer secund pe un dragor de radă (1972-1974) • șef secție vedete blindate (1976-1978) • specialist cu artileria la Brigada 24 Fluvială (1978-1982) • comandant divizion vedete blindate (1982-1994) • șef de stat major și comandant al Brigăzii 24 Fluviale (1994-1995) • șef de stat major și comandant al Flotilei de Dunăre (1995-2000) • locuitor al șefului Statului Major al Forțelor Navale (2001).

Este căsătorit, are doi copii.





DUPĂ UNSPREZECE ANI DE NAVIGAȚIE PE “MAREA PUBLICISTICII”

Comandorul dr. IOAN DAMASCHIN predă cartul la timona Revistei MARINA ROMÂNĂ



Comandor dr. IOAN DAMASCHIN

S-a născut la 4 martie 1949, în comuna Rosiori, județul Bacău.

Studii: • Liceul „Bogdan Vodă” din Roman (1962), Liceul nr. 4 din Bacău (1963-1964) și Liceul Militar „Ștefan cel Mare” din Câmpulung Moldovenesc (1964-1966) • Școala Superioară de Ofițeri de Marină din Constanța (1966-1969) • Curs de perfecționare specialiști cu transmisiunile la unitățile de nave (1974) • Academia de Înalte Studii Militare, București (1978-1980) • Cursul postacademic (1985) • Curs de limba turcă (1971-1972) și limba engleză (1993) • Din anul 2000 este doctor în științe militare (istorie militară).

A înăplinit următoarele funcții: • comandanță unitate de luptă transmisiuni pe un vânător de submarine (1969-1972) • comandanță pe vânător de submarine (1972-1973) • specialist cu transmisiunile la o unitate de nave vânătoare de submarine (1973-1975) • comandanță unitate de luptă transmisiuni și profesor instructor pe nava-școală „MIRCEA”, ocazie cu care a traversat Atlanticul pentru a participa la regata OP SAIL '76 și Bicentenarul SUA (1975-1976) • comandanță companie elevi la Institutul de Marină „MIRCEA CEL BĂTRÂN” (1976-1978) • ofițer de stat major în Comandamentul Diviziei Maritime (1980-1982) • ofițer de stat major în Comandamentul Marinei Militare, unde a înăplinit și funcțiile de secretar al Consiliului Științific al Marinei Militare și secretar de redacție al *BULETINULUI MARINEI MILITARE* (1982-1990).

În anul 1990 a înființat redacția revistei *MARINA ROMÂNĂ* pe care a condus-o în calitate de redactor-șef până la trecerea în rândul cadrelor militare de rezervă.

Este căsătorit.

Lucrări publicate (autor și coautor): • Ghidul hidrometeoristului naval, Tipografia Marinei Militare, 1977 • Confruntări Navale, vol. I și vol. II, Ed. Militară, 1988 • Marina Română în al Doilea Război Mondial-Album (bilingv), Ed. Modelism Internațional, 1996 • Marina Română, revistă de prezentare bilingvă, Ed. Modelism Internațional, 1996 • Școala de Maștri Militari a Marinei „Amiral Ion Murgescu”-Trepte în timp, Ed. Muntenia, 1997 • Glorie și Dramă. Marina Regală Română 1940-1945, Ed. Ion Cristoiu, 2000 • Omagiu istoricului militar Jipa Rotaru, Ed. Comandor, 2001, coordonator lucrare.

A mai publicat: câteva zeci de comunicări științifice cu ocazia participării la simpozioane și sesiuni științifice și, de asemenea, câteva suite de articole în ziare și reviste militare și publicații centrale și locale.

Există în viața fiecăruiu dintre noi momente pe care le-am putea numi, convențional, momente ale adevărului. Pentru un ofițer, trecerea în rezervă reprezintă un astfel de moment ce marchează finalul unei etape distințe de viață, cea a carierei militare active.

Un astfel de moment te obligă să privești retrospectiv spre etapa încheiată, să-ți evaluezi reușitele sau nereușitele profesionale, și, de ce nu, „zestrea” lăsată urmașilor. Momentul adevărului a sosit și pentru domnul comandor dr. Ioan Damaschin. După unsprezece ani de când se află pe puntea de comandă a acestei „nave spirituale”, *MARINA ROMÂNĂ*, prin trecerea sa în rândul cadrelor militare de rezervă începând cu data de 30 iunie 2001 (conform Ordinului Ministrului Apărării Naționale nr. 585 din 21.06.2001), predă timona urmașilor săi intru „condei marinăresc”.

Dacă ne referim la „zestrea” pe care domnia sa o lasă urmașilor (i-am numit pe confrății întru „condei marinăresc”) trebuie să facem trimitere ab initio chiar la publicația ce găzduiește rândurile de față. Cu aproximativ unsprezece ani în urmă, ministrul apărării de la acea dată, generalul Victor Atanasie Stănculescu semna actul de naștere al revistei *MARINA ROMÂNĂ* (15 iunie 1990), prima publicație de acest gen din istoria Marinei Militare a României, demersurile (inclusiv titlul și forma publicației) fiind inițiate și coordonate de domnul comandor dr. Ioan Damaschin, domnia sa assumându-și și postura de „timonier”. Activitatea publicistică de până atunci (autor a trei cărți până în anul 1990, secretar de redacție al *Buletinului Marinei Militare* timp de opt ani, zeci de articole publicate, cca doisprezece ani ca ofițer de stat major etc.) l-au recomandat pentru a i se încredința funcția de redactor șef al revistei *MARINA ROMÂNĂ*, funcție deținută până la trecerea sa în rezervă, acesta fiind, de altfel, motivul principal pentru care redacția dorește să-l omagieze pe cel ce și-a dedicat etapa de maturitate a carierei sale de ofițer de marină promovării spiritualității marinărești, mijlocul principal al acestui demers constituindu-l chiar paginile revistei.

Nu dorim însă a cădea în subiectivism făcând aprecieri asupra modului în care a reușit în demersurile sale, marinari sau cititorul interesat și avizat fiind mult mai în măsură să o facă. Dorim însă a remarcă faptul că a reușit nu numai să imprime publicației acea tentă de indiscutabil profesionalism ziaristic dar și să dea girul unor informații autentic marinărești, de larg interes nu numai pentru specialiști, i-am numit pe marinari, ci și pentru cei ce iubesc marea, marina, marinarii.

De mare ajutor i-au fost, credem, pregătirea sa ca ofițer de marină, experiența de navigație ca ofițer ambarcat, în diferite funcții, la bordul navelor, inclusiv în navigația transoceanică și nu în ultimul rând experiența publicistică.

O privire de ansamblu a activității publicistice a domnului comandor dr. Ioan Damaschin scoate la iveală un volum impresionant de muncă, până în anul 2001 reușind să fie autor sau coautor la opt cărți, evident, toate cu tematică marină. Din informațiile pe care le deținem mai are finalizeate alte două lucrări, și patru aflate în diferite stadii de realizare.

Dorința sa de autoperfecționare s-a manifestat și în pasiunea cu care s-a dedicat cercetării științifice, cu precădere în domeniul istoriei navale, materializată prin dobândirea titlului de doctor în științe și realizarea a patru lucrări istorio grafice de referință în domeniu. De altfel, lucrarea în două volume „Confruntări Navale”, o sinteză a celor 25 de secole de război



pe mare, apărută în anul 1988, este prima lucrare de acest gen din literatură română. La fel pot fi remarcate lucrările: "Marina Română în al Doilea Război Mondial - Album" și "Glorie și Dramă. Marina Regală Română 1940-1945" a căror valoare științifică a fost augmentată de îmbinarea pregătirii istoricului militar cu cea a tacticianului de marină.

Greu de sintetizat în cîteva rânduri o întreagă carieră de ofițer de marină, în același timp și de publicist, drept pentru care am redat doar cîteva aspecte pe care le-am considerat semnificative.

La încheierea activității ca ofițer de marină activ nu am rezistat tentației de a pune câteva întrebări domnului comandor dr. Ioan Damaschin, redactorul șef al revistei "Marina Română".

- Așadar, domnule comandor dr. ati încheiat cariera militară de ofițer de marină. Considerați că ati avut o carieră reușită?

- Să fîm înțelești, nu am încheiat decît o anumită etapă. O carieră militară are mai multe etape. Etapa formativă, cea în care te pregătești să devii ofițer, urmată de cea activă ca ofițer și, natural, urmează etapa de după trecerea în rezervă, etapa în care funcție de ... rezervele fizice și intelectuale fiecare poate continua activitatea dar sub alte forme de manifestare. Dacă o consider reușită? Da.

- Care este secretul?

- Să ai o puternică motivație.

- Mai concret?

- În cariera militară dacă nu ești puternic motivat devii un simplu "funcționar" sau salariat. Cu alte cuvinte, timpul trece, leafa merge... și aștepți pensia. În cariera militară nu au ce căuta acești așa zis funcționari.

- Vorbiți de carieră și nu de profesie.

- Da, cariera de ofițer include și profesia. Cariera de ofițer este mult mai mult decît o profesie, oricare ar fi aceasta. Dintotdeauna ofițerii au reprezentat elite care au îmbinat puterea cu știința și arta. Un ofițer este acea persoană care se pregătește pentru a conduce oameni în luptă. Aceasta înseamnă că poate conduce oameni ce conștientizează pericolul și îl acceptă, inclusiv pe acela de a-și da viață în luptă. Un comandanț poate, prin profesionalismul său, prin arta de a conduce oamenii, să-i ducă la victorie deci să supraviețuiască luptei sau (prin neprofessionalism) să-i trimită la moarte sigură. De multe ori lipsa de profesionalism a unui comandanț poate trimite la moarte zeci și sute de oameni fără ca să fie tras la răspundere. Istoria este plină de astfel de cazuri. Ca și de eroi, de altfel. Din fericire istoria îi pune pe fiecare la locul pe care îl merită.



Iulie 2001 - cu colegii din redacție

Trepte ale devenirii profesionale



Cadet al Școlii Navale



Cu Zeul Neptun în Atlantic, 1975



Suștinerea tezei de doctorat, martie 2000

- Să înțelegem deci că motivația este pregătirea profesională?

- Categoric. Orice Tânăr aspirant trebuie să fie conștient de necesitatea pregătirii profesionale pe tot parcursul carierei, să fie motivat în a conduce progresiv structuri militare cît mai ample, să știe că promovarea sa se va face exclusiv pe criterii profesionale și nu clientelare. Ghidul Carierei Militare, recent adoptat, reprezintă fără îndoială o mare realizare. Cariera trebuie să fie privită nu ca o profesie ci ca o artă. Arta de a conduce oamenii în luptă, de a-i menține în viață și de a obține succesul. Cu alte cuvinte, aspirantul de marină trebuie să fie motivat să... aspire la gradul de amiral.

- Dar nu toți aspiranții pot ajunge amirali.

- Evident. Doar cei mai buni, cei care în timp probează că dețin sau dobândesc calitățile și potențele fizice și intelectuale necesare.

- Sunteți un reputat istoric militar, în domeniul naval, evident. De ce istoric militar?

- Mi se pare firesc ca una din laturile pregătirii profesionale ale unui ofițer de marină să fie cea care vizează faptele înaintașilor, să analizeze modul în care s-au pregătit și au acționat în luptă, să tragă învățăminte și să le adapteze la prezent. Apreciez că sub acest aspect, în pregătirea ofițerilor de marină este loc de mult, mult mai bine. Iată de ce, mi-am axat pregătirea și cercetările pe această latură care ține și de spiritualitatea marinărească. Consider că noi, cei care ne pregătim în timp de pace și nu am cunoscut pericolele reale ale războiului pe mare avem o datorie de onoare în a cunoaște faptele de arme ale înaintașilor care și-au dat viață, și-au aflat mormântul în abîsul nesfărșit al apelor și au dreptul la neuitare. Moștenirea ce ne-au lăsat-o înaintașii, dacă ne-am referi doar la ultimul război mondial, este de-a dreptul copleșitoare.

- Iar dumneavoastră prin lucrările publicate aveți o realizare de excepție în această privință.

- Mai sunt foarte multe lucruri de cercetat și reașezat la locul lor.

- Ati avut multe momente faste în cariera. Puteti să vă referiți la ele?

- Sunt momentele pe care mi le reamintesc cu cea mai mare plăcere. Nu pot fi uitate momentele când ai pășit pentru prima oară pe puntea unei nave, momentul când îți-a fost cusută tresa de locotenent, momentul absolvirii Academiei de Înalte Satudii Militare, momentele când a fost lansată fiecare carte pe piață, momentul susținerii tezei de doctorat....

- Proiecte?

- Suficiente cât să nu-mi ajungă timpul să le realizez pe toate. Ideea principală care mă preocupă este să continu cercetările cu istoria Marinei Române și să scot la iveală moștenirea spirituală, acest aur neprețuit pe care ni-l au lăsat înaintașii.

- Vă dorim succes în acest generos demers, sănătate, împliniri și „mare liniștită”!

MARINA ROMÂNĂ



NAVA-ȘCOALĂ „MIRCEA“ LA OPSAIL ’76

PERFORMANȚELE UNUI EVENIMENT MARITIM



Locotenent-comandor Marian MOŞNEAGU

La 30 august a.c. se vor împlini 25 de ani de la revenirea în țară, din cel mai lung și complex voajal al carierei sale, a navei-școală „MIRCEA”, care, prin participarea sa la cea de-a treia regată Bermude-Newport din cadrul OPERATION SAIL 1976 și la festivitățile ocazionate de sărbătorirea bicentenarului independenței S.U.A., a înregistrat un adevărat record național pentru istoria navegației române. Această performanță, care are ca punct de plecare/sosire portul Constanța, este unică pentru Marina Română întrucât:

- prin durata și traiectul său, marșul constituie apogeul carierei navei-școală „MIRCEA” care, prin asocierea cu sintagma CONSTANȚA-ROMÂNIA, a constituit, în plină epocă de efervescență comunistică, o solie emblematică a națiunii române. Astfel, timp de 180 de zile, în perioada 4 martie-30 august 1976, navei-școală „MIRCEA”, având la bord 107 studenți și elevi ai Institutului de Marină „MIRCEA CEL BĂTRÂN” și Școlii de Maștri Militari de Marină, a străbătut 19.406 Mm. în decurs de 4.465 ore de navegație, dintre care 6.586 Mm. cu vele și 12.820 Mm. cu motor;
- a participat la regata Bermude-Newport, în compania a 17 veliere din clasa A și peste 66 veliere din clasa B, clasându-se pe locul VII la clasa velierelor mari participante ;
- duminică, 4 iulie 1976, a participat la parada navală organizată pe fluviul Hudson, între podurile Verrazano și Washington, dând onorul poporului american și președintelui Gerald Ford, aflat la bordul portavionului „FORRESTAL”. La 10 august 1976, printr-o telegramă de mulțumire adresată omologului român, președintele Ford a confirmat faptul că, alături de celelalte acțiuni diplomatice, „călătoria transatlantică a frumosului bric „MIRCEA” pentru a participa la festivitățile OPERATION SAIL a fost primită cu placere de milioane de americani”;
- la 6 iulie 1976, o subunitate de 60 de tineri marinari

Foto J. Johnson

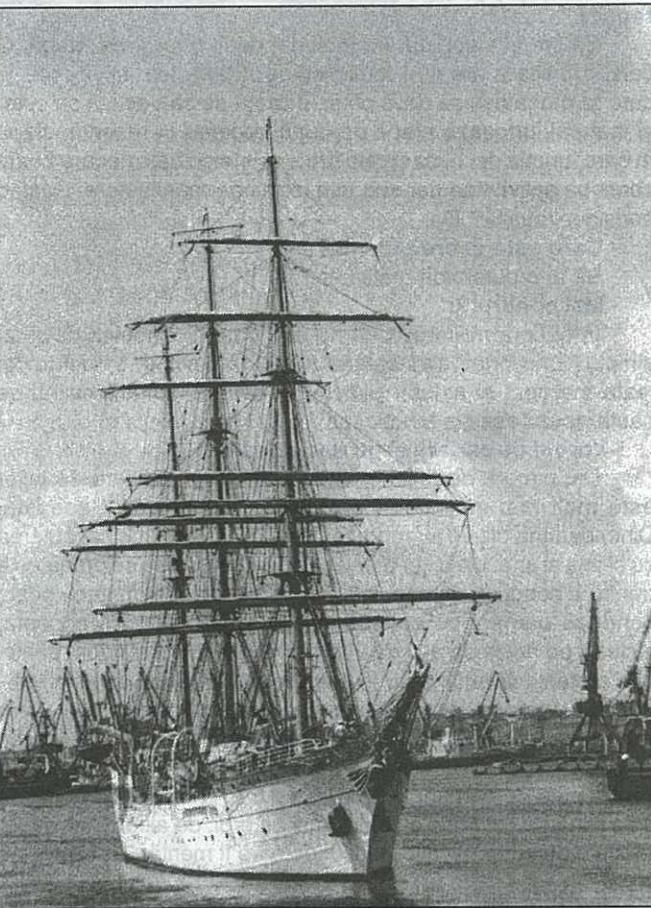


Foto J. Johnson





NAVA-ȘCOALĂ „MIRCEA“ LA OPSAIL '76

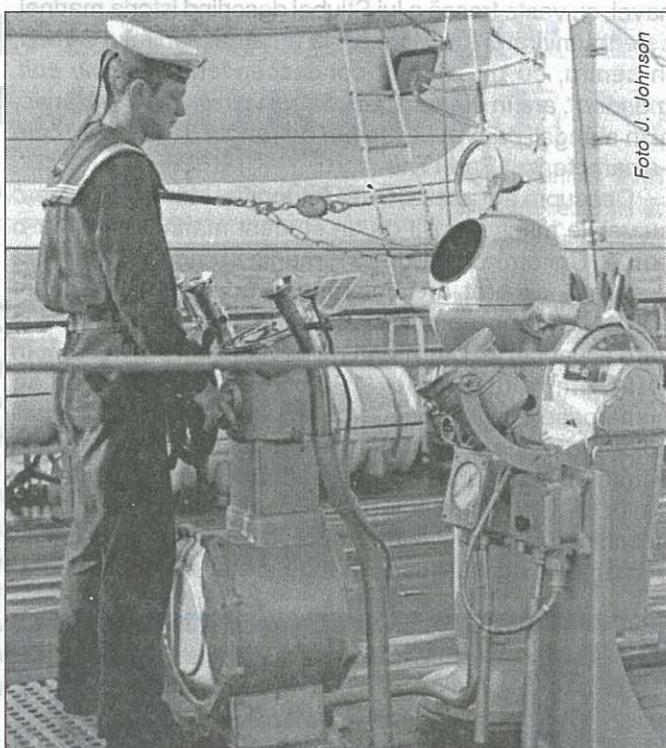


Foto J. Johnson

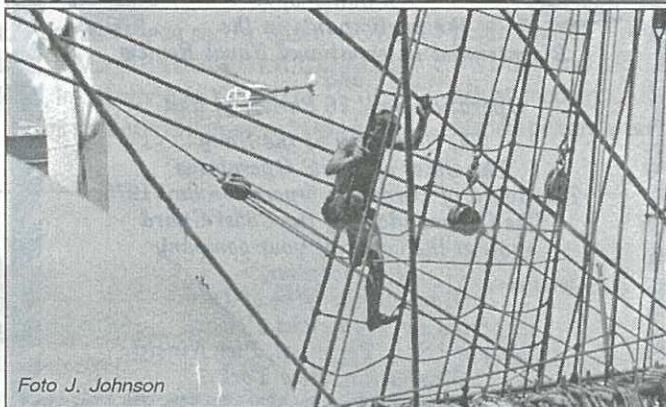


Foto J. Johnson

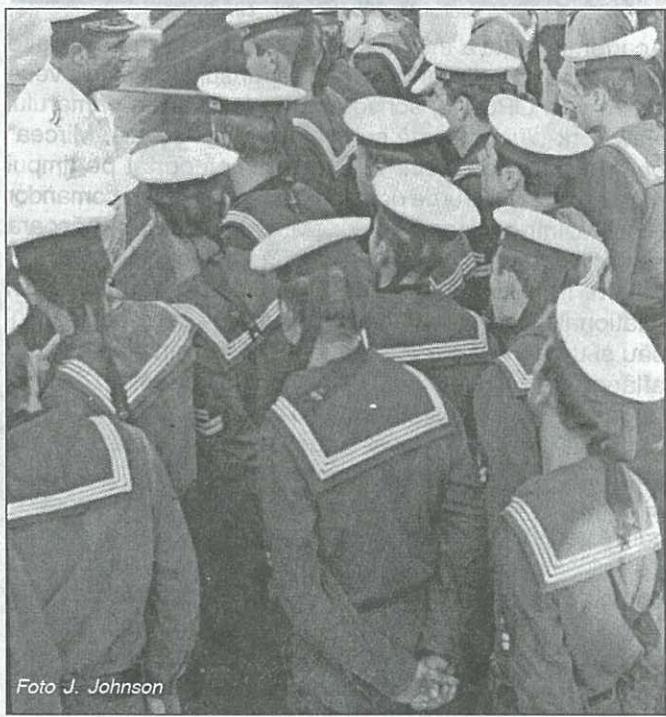


Foto J. Johnson

PERFORMANȚELE UNUI EVENIMENT MARITIM



români a participat la defilarea celor 2000 de cadeți de pe navele participante la festivități pe Lower Broadway din New York, între Battery Park și City Hall ; actualul bric „MIRCEA” a fost prima navă a Marinei Militare Române care a atins coasta de est a celor două continente americane, efectuând traversada Atlanticului, între Las Palmas și NE Insulelor Tobago- Marea Caraibelor în exclusivitate cu vele-3.321 Mm. parcurs cu viteza medie de 5,35 Nd (26 martie, ora 08.00-21 aprilie, ora 03.00, ora României);

- pe durata acestui marș de excepție, căruia cunoscutul scriitor Radu Theodoru, care a făcut parte din echipaj, i-a dedicat volumul NOI, „MIRCEA” și ATLANTICUL (Editura Militară, București, 1978), s-au efectuat escale în 12 porturi din 9 țări de pe 4 continente: Las Palmas (Insulele Canare), La Guayra (Venezuela), Cartagena (Columbia), Vera Cruz (Mexic), Havana (Cuba) , Hamilton (Insulele Bermude), Newport, New York, Baltimore, Philadelphia (S.U.A.), Lisabona (Portugalia) și Alger (Algeria);

- pe timpul escalelor, au fost vizitate 5 instituții de învățământ de marină din Columbia, Venezuela, Mexic, Cuba și S.U.A.;

- a fost pentru prima dată în istoria navală a secolului XX când cele cinci veliere-surori, construite după același plan în șantierul Naval Blohm und Voss din Hamburg – „EAGLE”(S.U.A.), „GORCH FOCK”(R.F.G.), „MIRCEA” (România), „SAGRES II” (Portugalia) și „TOVARISCH” (U.R.S.S.) – s-au întâlnit și au navigat împreună;

- nava-școală „MIRCEA” a ținut prima pagină a mass-media ale țărilor gazdă și a fost vizitată de aproximativ 11.000 de personalități și cetăteni ai acestora;

- pe parcursul acestui inedit marș de instrucție, pe durata căruia cadre români au urmat programul de învățământ și de instruire marinărească la bord, nava și echipajul au fost suprasolicitate de 4 furtuni deosebit de violente, cărora le-au făcut față cu succes grăție prezenței de spirit a comandantului navei și antrenamentului membrilor echipajului.



NAVA-ȘCOALĂ „MIRCEA“ LA OPSAIL ’76

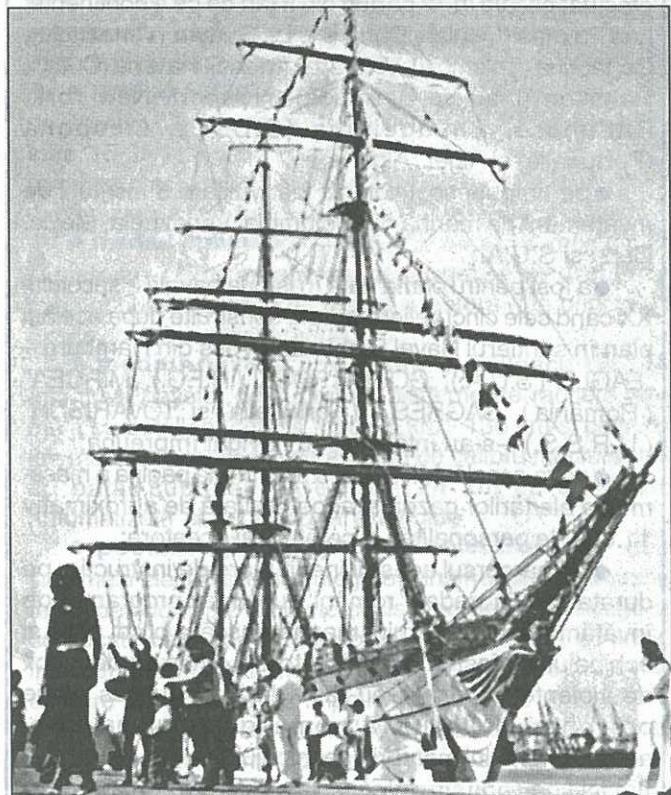


OPSAIL '76 ÎN MUZEUL ACADEMIEI NAVALE

Mariana PĂVĂLOIU

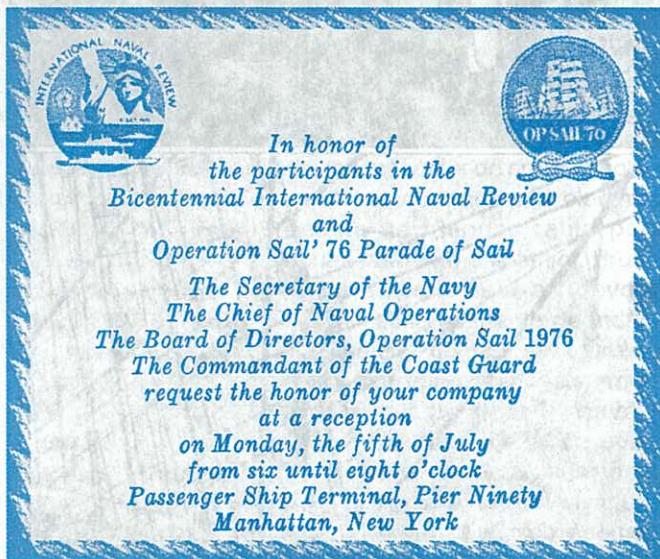
În realizarea ultimei săli a Muzeului Academiei Navale „Mircea cel Bătrân“, dedicată participării navei-școală „Mircea“ la sărbătoarea bicentenarului independenței Statelor Unite, prilej cu care „Mircea“ a întreprins cel mai lung, în timp și spațiu, mars din istoria sa, am dus obiectele primite cu un an în urmă de la viceamiral-comandorul Gheorghe Sandu, în mijlocul sălii și l-am întrebat retoric: „Amirale, cum am putea rezolva, avem lucruri puține, prețioase desigur, dar nici cu informația nu o duc prea bine!“

Pentru atmosferă, pentru a înțelege ce a fost în urmă cu un sfert de secol, am luat la recitit „Noi, Mircea și Atlanticul“ a scriitorului aviator Radu Theodoru. Întotdeauna marinarii și aviatorii s-au înțeles, poate pentru că azurul depărtărilor, al înălțimilor, solitudinea îi leagă. Am regăsit în paginile cărții studenții și tinerii ofițeri de ieri, astăzi cadre cu galoane pe mâncă, dar și pe cel care a condus marsul – domnul comandor (r) Alexandru Hârjan. L-am căutat la telefon și a doua zi (numai cu două zile înainte de deschiderea oficială a muzeului) mi-a adus un plic mare cu fotografii și scrisori. Pe comandanțul navei, comandor (r) E.Ispas n-am reușit să-l aflu. Dar într-o fotografie, în careul



navei, cu vasta frescă a lui Știubei descriind istoria marinei, este triumviratul lui „Mircea“, la o cafea. Amiralul Sandu, în centru, cu un zâmbet condescendent, „volubil, cult, monden“, are în dreapta „pe ofițerul voinic, jovial“ – Hârjan, și în stânga „pe bravul căpitan de rangul 3“, E.Ispas, cum i-a caracterizat Radu Theodoru.

Deasupra am așezat o altă fotografie. Măria Sa „Mircea“ cu velele înținse, privit de un student marinar aflat într-o barcă. Uniforma albă de ceremonie cu eghileți, dar fără decorații, pe braț are însemnul brodat cu fir de argint „OPSAIL '76“ cu profilele velierelor, însemn al parăzii la care a luat parte. Din vitrină ne privește din poză „drept în față“ amiralul Sandu (1921-2000), înconjurat de numeroasele invitații primite pe timpul festivităților, fotografii color ale studenților români la bordul navei, de medalia bătută cu acest prilej pe care sunt trecute numele tuturor țărilor ce și-au trimis solii peste ocean. La puțin timp după deschiderea muzeului, pe timpul vizitei unui grup de ofițeri cursanți ai Facultății de comandă și stat major din



Muzeul A.N., donație VAm. Gh. Sandu

Academie, unul a întrebat dacă ar putea fi expuse și alte obiecte cu aceeași origine. La răspunsul afirmativ, a venit cu insigna OPSAIL, scrisoarea de felicitare a primarului New York-ului adresată echipașului navei-școală „Mircea“ pentru modul deosebit în care s-a comportat pe timpul regatei. În „Registrul de donatori“ am scris căpitan-comandor Nicoară. Într-o fotografie color, „Mircea“ pare că-și măsoară semetia catargelor cu aceea a zgârie-norilor americanii. Un panou, frumos prins în ramă de aluminiu dă pagina din „National Observateur“ dedicată lui „Mircea“ și echipașului său și un aspect din „Operation Sail '76“, în plan secund aflându-se nava amiral, portavionul „Forrestal“, veliere trecând pe sub pod împreună cu baloane.

După paradă, „Mircea“ a fost invitat să viziteze și alte porturi, apoi a traversat Atlanticul și, cuminte, a pașit în Gibraltar. Aici, comandanțul portului, impresionat de modul în care a trecut strâmoarea velierul românesc, a trimis o scrisoare de felicitare comandanțului superior al marsului, pe care domnul comandor (r) Alexandru Hârjan ne-a pus-o la dispoziție. Rămâne sala ce evocă cel mai lung mars din istoria navei-școală „Mircea“, deschisă sugestiilor și donațiilor tuturor celor care au fost cândva ofițeri, studenți, maștri pe navă.



LEBĂDA ALBĂ REVINE PREA ÎNCET LA VIAȚĂ

Povestea începută în urmă cu mai bine de 6 ani continuă tot în șantierul Naval Brăila. Tergiversarea finalizării lucrărilor are însă consecințe mult mai grave decât ne imaginăm.

Dacă acum costul reparațiilor rămase de executat se ridică la aproximativ 7 mld. lei, odată cu trecerea timpului acesta va crește nu numai datorită acțiunii inflației.



Căpitan ing. Ion BURGHIŞAN

N-a fost să fie ...

La 50 de ani de la construirea în șantierele Blohm&Voss din Hamburg, Bricul "Mircea" zărea undeva, la limita orizontului, drumul către șantierul naval ce avea să-i ofere o nouă viață. N-a fost să fie chiar în 1989, după aniversarea semicentenarului, ci cu 5 ani mai târziu. N-a fost să fie șantierul din Hamburg, ci acela din Brăila. Pe atunci, echipajul bricului, studenții Academiei Navale "Mircea cel Bătrân", toți marinarii care au călcat măcar o dată pe puntea velierului îl vedea deja întors, în 2-3 ani, cu o nouă strălucire, cu o nouă viață, concentrate în forța galonului său. Din nefericire, n-a fost să fie doar 2-3 ani, ci 6 și ceva. Cât va fi în final acest "ceva", am încercat să aflăm și să vă informăm.

În ghearele deprofesionalizării

Flagelul restrukturărilor a atins (încă NU ireversibil) și echipajul singurului velier românesc. De la plecarea sa în șantier și până în prezent, 70% din vechiul staff a ieșit la pensie sau "cu ordonanță". Funcțiile au fost ocupate de cadre tinere, dormice de afirmare. Singurul lucru care le lipseste acestora și care nu poate fi înlocuit este însă experiența pe mare la manevra velelor. E drept, schimbul de cunoștințe teoretice se face din mers, dar care va fi diferența dintre pregătirea oamenilor de dinaintea intrării în reparații capitale (când găseam la bord oameni cu peste 10 ani vechime) și cea pe care o vor avea norocoșii ce vor scoate bricul din "spital" după "recuperarea" sa totală?

Dacă la navegație, radio și mașini nu vor fi probleme, tehnica fiind echivalentă (ba chiar superioară, după ultimele dotări) cu cea instalată pe alte nave de luptă românești, la

manevra velelor mai există un singur maistru militar care a navigat folosind forța lui Eol. Maistrul militar principal Mihai GEANTĂU, căci despre el este vorba, va încerca cu toată puterea de care dispune după 22 de ani vechime la bordul lui "Mircea" să transmită tinerilor colegi ceva din experiența sa. În șantier însă, nu se pot ridica velele...

Timpul ne arde la buzunare !

Tehnica și aparatura instalată la bordul navei se păstrează, după cum ne-a asigurat comandantul acesteia, comandorul Dinu PAMPARĂU, în deplină siguranță și în afara oricărui pericol de deprecieri. O parte a acestora se află încă în depozitele șantierului Naval Brăila (SANAB) și, de asemenea, nu se poate pune problema degradării ei. Toată această aparatură nu a fost însă testată în condiții reale, pe mare și deja a ieșit din garanție. Firmele furnizoare nu mai au, în consecință, nici o obligație vis-à-vis de eventualele defecțiuni ce ar putea să apară. Dacă (Doamne ferește !!!) ceva nu va funcționa conform așteptărilor, cine mai bagă mâna în buzunar pentru reparații la reparații ?

Bricul va fi gata !

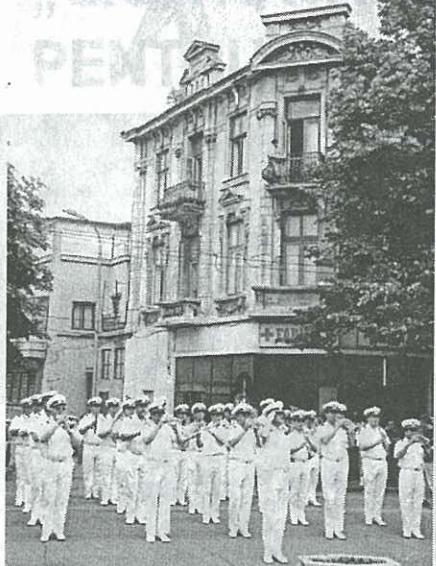
Cuvintele directorului general al SANAB, ing. Cornel STRANSCHI ne-a făcut să nu ne mai simțim picioarele de bucurie: Bricul va fi gata în 6 luni ! Apoi, avântul ne-a fost retezat nemilos de cuvintele: "dacă vor fi bani ...". Pentru că voință este, dorință este, dar nu avem suportul pe care să le asternem: finanțele !

Vom încheia, cu același gust amar al infinitei așteptări, dar și cu o rugăciune: să dea Dumnezeu ca vorba bătrânilor "boală lungă... moarte sigură" să nu se adverească și în cazul Blazonului Forțelor noastre Navale.



ANIVERSĂRI

170 DE ANI DE LA ÎNFIINȚAREA MUZICILOR MILITARE DIN ROMÂNIA



Căpitan Cornel IGNAT

În arcul de timp al existenței lor, muzicile militare și-au contopit rațiunea de a fi și de a-și împlini menirea cu tumultul istoriei poporului român. Ele s-au constituit într-un mesager credincios al cântecului izvorât din crezul suveran al iubirii și slujirii de neam – cântul sortit să înaripeze sufletul și fapta atâtior generației intru-o crotalaria și izbândă bunurilor

celor mai de preț ale tuturor românilor: vatra, libertatea, dreptatea, demnitatea, ființa națională.

În anul 1830 se înființează la Iași „muzicile trebuitoare corpului miliției pământești”, dar pasul hotărâtor în semnarea actului de naștere al muzicilor militare în România este consemnat în anul 1831, când au apărut cele dintâi regulamente militare și documente de constituire și angajare a efectivelor armatei, unde sunt prevăzuți și „muzicanții”, fapt ce atestă atenția acordată de oficialitățile militare acestei categorii de ostași. În anii ce au urmat muzicile militare au constituit o prezență permanentă la sărbătorile naționale, manifestări culturale, ceremoniale, competiții sportive, reunii, carnavaluri și, nu în ultimul rând, în momentele fierbinți ale zbuciumării noastre istorii.

Muzica Militară a Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”, formație de prestigiu în Armata României, a participat la festivaluri internaționale ale muzicilor militare în Germania și Italia. A participat, în fiecare an, la manifestările organizate cu prilejul Zilei Marinei, a susținut concerte de promenadă în stațiunile de pe litoralul românesc, a instruit studenți elevi și militari în învățarea cântecelor patriotice și ostășești și a participat la toate ceremoniile militare și religioase organizate de Statul Major al Forțelor Navale.

Cu prilejul zilei de 1 iulie, când s-a aniversat 170 de ani de la înființarea muzicilor militare din România, Muzica Militară a Academiei Navale „Mircea cel Bătrân” a desfășurat o serie de activități culturale dedicate acestui eveniment din care amintim: concerte de promenadă susținute în fața primăriei municipiului Constanța și în stațiunea Mamaia, simpozionul urmat de un concert la clubul Academiei Navale și concertul de muzică corală, religioasă și patriotică în fața Catedralei Ortodoxe din Constanța. La manifestări au participat reprezentanți ai administrației locale, ai cultelor și mass-media, cadre militare, elevi și studenți din municipiul Constanța.

Procesul complex de restructurare a Armatei cuprinde și muzicile militare. În noul context organizatoric, statutul lor de important factor educational profesionist în cadrul ostirii și al culturii naționale capătă noi dimensiuni. Unit prin vocație și tradiție într-o veritabilă școală dăruirii și pasiunii creațoare, personalul Muzicilor Militare din Academia Navală „Mircea cel Bătrân” se prezintă la aniversarea a 170 de ani de la înființarea primelor muzici militare din România cu intenția de a-și aduce totala contribuție la amplul proces întrucțiv-educativ desfășurat în Forțele Navale, integrându-se în importanța coloană de rezistență a spiritualității românești.

14 iulie – ZIUA TRANSMISIONISTULUI MILITAR

Colonel Viorel COBZARIU

Seful Comanduirii Militare de Transmisiuni a județului Constanța

În acest an, sărbătorirea a 128 de ani de la înființarea primei subunități de telegrafie din Armata României, prin Înaltul Decret nr. 1303 din 14 iulie 1873, zi devenită ZIUA TRANSMISIONISTULUI MILITAR, se particularizează în special prin realizările în domeniul componentei de bază a conceptului C3 I (comandă-control-comunicație-calculator-informare) al comunicațiilor.

Însăși rațiunea înființării, în anul 1991, în fiecare județ, a COMENDUIRILOR MILITARE DE TRANSMISIUNI a avut la bază concepția de realizare a unui nou sistem de transmisiuni al Armatei Române (STAR) modern, prin trecerea de la sistemul analogic la sistemul digital, compus din subsisteme permanente de mare fiabilitate care să asigure atât informatizarea tuturor eșaloanelor cât și accesul și comutarea automată a abonaților la diverse structuri ierarhice.

Procesul de restructurare reclamă coordonarea unitară a asigurării nevoilor de legături (circuite), în special de telecomunicații. Ori, se știe că armata română nu dispune de un sistem de telecomunicații teritorial propriu, nevoile de circuite de destinație diferită fiind asigurate de ROMTELECOM, prin Direcțiile teritoriale (de regulă județene), principalul furnizor de servicii în acest domeniu, în structura cărora se găsesc elemente specializate de construcții, dezvoltare-modernizare și service.

În ceea ce ne privește, lăsând la o parte modestia, putem informa cititorii revistei că la un moment aniversar, beneficiind de eforturile materiale și, nu în ultimul rând, determinant-umane din acest domeniu reușim să tinem „cadănța“ multiplelor, uneori imprevizibile și chiar

provocatoare (în sens tehnic), nevoi din partea diverselor structuri militare din județ. Acordul pe optimă „frecvență de lucru” o realizăm prin buna conlucrare și colaborare cu structurile specializate din mariile unități și unități subordonate Statului Major al Forțelor Navale, în primul rând, cu cele ale celorlalte categorii de forțe armate și cu Direcția județeană de telecomunicații.

Nu putem încheia aceste expresii ale gândului ce ne animă la sărbătoarea noastră fără a evoca efectul de potențare a activităților noastre de menținere a excelentelor relații, încă de la înființare, cu OAMENII CARE AU FOST. Cum am putea uită pe camarazi noștri care ne-au fost șefi, comandanți sau simpli colegi? Unii ne-au fost autenți mentorii în devenirea noastră - comandor (r) Livius Chenderes, colonel (r) Mihai Bursuc. Alții, buni colaboratori, dând dovedă de permanentă solicitudine, cum este colonel (r) Romeo Sebastian sau filiala din Constanța a UCMRR.

Tuturor slujitorilor comunicațiilor militare, actuali și fosti, le adresăm un călduros „LA MULTI ANI”!





CENTRUL „GEORGE C. MARSHALL“



GEORGE C. MARSHALL
EUROPEAN CENTER FOR SECURITY STUDIES®

**Motto: „Democratia per fidem et concordiam“
„Democrație prin încredere și prietenie“**

Maior Costel SUSANU

Necesitatea existenței unei instituții cum este Centrul „Marshall“ s-a făcut simțită după lovitura de stat din Rusia, din anul 1991. Comandamentul Operativ al Forțelor Americane din Europa (EUCOM) și Direcția Politică au prezentat propuneri de extindere a legăturilor cu democrației în formare din Europa Centrală și de Est și din Eurasia. Se intenționa astfel influențarea pozitivă a dezvoltării structurilor de securitate a statelor democratice. În octombrie 1991 a apărut o propunere de folosire a dotărilor Institutului pentru relațiile cu Rusia al armatei americane, în vederea creării unui Centru European pentru Studii de Securitate.

Centrul a devenit operațional ca o colaborare germano-americana, prin semnarea „Memorandumului de înțelegere“, de către Statul Major EUCOM și Ministerul Federal al Apărării și a fost inaugurat la data de 5 iunie 1993.

Misiuni

Centrul are drept scop: crearea unui mediu de securitate stabil, bazat pe instituții democratice de securitate; promovarea unor legături active între națiuni, în folosul păcii; colaborare și cunoaștere bazate pe parteneriat între țări din America, Europa și Eurasia. Centrul servește ca un forum internațional pentru stabilirea unor contacte și schimburi de idei, importante pentru securitatea europeană, punând accentul pe metodele de promovare a cooperării regionale, inclusiv principiile democratice și condițiile pentru o economie de piață.

Colaborarea Ministerului Apărării Nationale cu Centrul european pentru studii de securitate „GEORGE C. MARSHALL“

Domenii de colaborare

- **Pregătirea unor specialiști români**, precum și a unor cadre de conducere din domenii diverse (apărare, parlament, diplomație, ordine publică, media, universitar și de afaceri); la fiecare curs participă 6 specialiști români; 120 de absolvenți români în perioada 1994-2000.

- **Organizarea de cursuri și seminarii în România**. S-au desfășurat trei seminarii și o conferință parlamentară: „Planificarea și managementul democratic al apărării“ (1997); „Gestionarea crizelor și soluționarea conflictelor“ (1998); „Strategia Națională și Doctrina Militară“ (2000), seminar urmat de o conferință parlamentară pe aceeași temă.

Seminarul cu tema „Planificarea strategică în România“ s-a desfășurat în perioada 22-26 aprilie 2001, la Tulcea. El a fost urmat de o „sesiune

executivă“ în care au fost prezentate concluziile seminarului și un plan de măsuri de perfecționare a sistemului românesc.

- **Participarea instituțiilor universitare românești, militare și civile**, la activitatea Consorțiului și Institutelor pentru Studii de Apărare și Securitate, coordonată de Centrul Marshall.

- **Prezentarea de către demnitari, universitari și specialiști români** a unor conferințe la Centrul Marshall.

- **S-a constituit Asociația „GEORGEC.MARSHALL“ România**, care desfășoară o activitate benefică pentru modernizarea societății românești.

Sigiliul Centrului „George C. Marshall“

Torta simbolizează conducerea, cunoașterea și durabilitatea principiilor libertății. **Cartea deschisă și cele două mâini** reprezintă încrederea. **Ramurile de laur** sunt simbolul păcii, care se bazează pe cunoaștere și onoare.

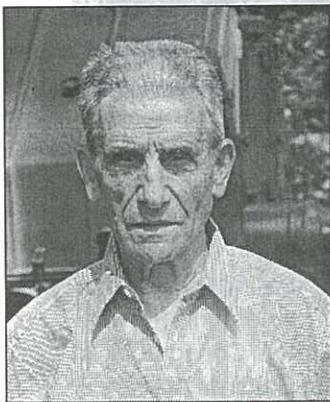


Contraamiral prof.univ.dr. Gheorghe Marin, comandanțul (rectorul) Academiei Navale „Mircea cel Bătrân“. „Colegiul GEORGE C. MARSHALL este o prestigioasă instituție de studii de securitate. Nu demult am absolvit acest curs în domeniul strategiei și economiei apărării. Atunci, pentru prima dată am putut să aprofundez cunoștințe deosebite de la specialiști recunoscuți din țările NATO și vest-europene pe probleme de securitate regională și internațională, probleme pe care apoi le-am detaliat la nivel național în cadrul Colegiului Național de Apărare. Așadar, pot să concluzionez că primele cunoștințe în domeniul securității internaționale le-am dobândit la cursul GEORGE C. MARSHALL, unde am avut ocazia să studiez și să analizez din acest punct de vedere în special regiunea centrală și est-europeană, din care face parte și România“.



OPINII

„LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ ACȚIONEAZĂ PENTRU CREȘTEREA PUTERII NAVALE“



Stimate domnule redactor-șef,

Citesc cu atenție și interes deosebit revista „MARINA ROMÂNĂ“ pe care o consider de mare importanță pentru cunoașterea și afirmarea Marinei noastre atât în rândul militarilor cât și al călătorilor civilii. Am numai cuvinte de laudă pentru întreg colectivul de redacție.

M-a surprins însă faptul că în numărul 3 (77) din aprilie 2001, la rubrica „Opinii“, s-a încorporat un articol, sub semnătura domnului viceamiral (r) Constantin Iordache, intitulat „Ofițerii de marină trebuie să fie în prima linie a propagandei marinărești“. Titlul exprimă un adevăr de necontestat, dar în conținutul său sunt strecute unele concluzii pe care le apreciez ca fiind cel puțin nerealiste, rezultate probabil dintr-o insuficientă documentare și înțelegere a situației de fapt. În dorința de a lămuri unele aspecte, vă îi recunoscător dacă ati publica, în revista dumneavoastră, cele de mai jos, contând ca exercitare a dreptului la replică.

Liga Navală Română (L.N.R.) este una din cele mai vechi organizații neguvernamentale din țară, are un caracter apolitic și nonprofit. „Scopul“ său este bine definit prin statut precum și în conținutul programului adoptat la ultima Conferință Națională a L.N.R. din luna martie 2000. Ea a fost creată după modelul altor asociații similare din alte țări (S.U.A., Franța, Italia etc.) și este o organizație de masă; ea se adresează nu numai marinarii militari ci și celor civili precum și tuturor celor care și desfășoară activitatea în porturi, în șantiere navale sau în instituțiile de învățământ, bărbați sau femei, tineri sau mai vîrstnici; ea tinde să aducă în rândurile sale și persoane care nu au nici o legătură cu marina, dar au afinitate pentru viața marinărească și tradițiile sale. L.N.R. nu este o organizație sindicală și nici profesională.

Autorul articoului critică faptul că în actualul statut „nu se găsește nicăieri cuvântul OFITER“, că L.N.R. „urmărește să ridică prestigiul profesiilor de marină, muncitor, specialist, cercetător, cadru didactic din întreprinderile și instituțiile marinărești“, „dar nu-și îndreaptă nici o privire către navele militare și civile“.

Statutul L.N.R. nu face deosebire între marinarii militari și cei civili și cred că este bine așa. Liga s-a preocupat de navele flotei noastre militare și civile și de oamenii care le dă viață, de marinari, indiferent de grade și de funcții.

Punându-și „fireasca întrebare“ – de fapt retorică – „de ce în perioada interbelică toți ofițerii erau membri ai L.N.R.?“ autorul își răspunde: „pentru că prin statut erau considerați membri de drept ai Ligii, pentru că în fruntea Ligii au fost, în ordine cronologică, ministrul apărării naționale, apoi regele, iar comandanțul Marinei Militare îndeplinea funcția de vicepreședinte și conducea efectiv Liga“.

Răspunsul descoperit de autor cuprinde parțial adevărul:

Așa a fost. Când Regele Carol al II-lea a început să instaureze regimul dictatorial, ofițerii de marină, și nu numai, puteau deveni – prin ordin – membri ai L.N.R.

Dorește cineva să ne întoarcă la aceste modalități de a înființa noi filiale și de a mări numărul de membri L.N.R.? Statutul actual al Ligii se bazează pe liberul consimțământ al membrilor săi.

Să afirmația că președintele al Ligii a fost inițial ministrul de război și

apoi, din 1933 până în 1947, însuși regele, este reală, dar niciodată comandanțul – în activitate – al Marinei Militare nu a fost președinte al Ligii și nu a condus-o efectiv.

Sunt de acord ca poziția socială și mai ales prestigiul oamenilor din conducerea Ligii au o mare influență asupra prestigiului organizației și atracției maselor către rândurile și obiectivele sale, în acest sens, ultima Adunare Generală a L.N.R. a aprobat propunerile ca președintelui țării să-i fie atribuită calitatea de PREȘEDINTE DE ONOARE AL L.N.R. și unor membri ai guvernului calitatea de MEMBRI DE ONOARE AI L.N.R. Aștepțăm doar confirmarea acordului lor.

Autorul articoului își mai pune o întrebare: „Este azi L.N.R. o instituție națională în măsură să contribuie la creșterea puterii maritime a țării?“ și bineînteles că și răspunde: „nu este... pentru că... în fruntea ei sunt oameni fără poziție socială importantă... pentru sponsorizări și sunt obligați să mulțumească respectuos unor persoane cărora, în particular, nici nu le-ar răspunde la salut“ pentru că „majoritatea membrilor Ligii sunt pensionari – oameni care trăiesc din amintiri și nostalgie – fapt care face ca o bună parte din activitățile Ligii să se refere la trecut“.

Socotesc că răspunsul categoric negativ la întrebarea ce și-a pus-o autorul nu este în totalitate corect.

Faptul că în rândurile L.N.R. sunt mulți pensionari este o realitate, dar ei vin la activitățile noastre absolut benevol; nimeni nu este retribuit în vreun fel pentru activitatea ce o desfășoară, ba chiar, foarte mulți, își cheltuiesc nu numai timpul ci și o parte din forță fizică de care mai dispun și chiar o parte din puținul pensiilor lor pentru a contribui cu experiența și cunoștințele acumulate în mulți ani de trud la crearea în rândul celor mai tineri a unei atitudini de înțelegere față de Marină și nevoile sale.

Autorul are dreptate; am solicitat unora dintre cei cărora vremurile le-au creat posibilități să ne acorde sprijinul în desfășurarea activităților noastre. Numai astfel am putut edita reviste prin care să putem face cunoscute nevoile Marinei, să perpetuăm tradițiile sale, să scoatem la lumină lucrări referitoare la istoria Marinei Române sau la viața marinarii români, am putut realiza simpozioane, aniversări de importante evenimente, festivități tradiționale, croaziere pe toată Dunărea, de la Baziaș la Sulina, să ridicăm monumente în memoria marinarii ce s-au jertfit pentru ca neamul românesc, din care și autorul articoului face parte, să existe. Trebuie să se țină seama că în trecut Liga era subvenționată corespunzător de la bugetul statului, avea sedii, avea ambarcațiuni etc, iar azi asemenea subvenții sunt de neconceput.

Autorul este supărăt pentru că o bună parte din activitățile L.N.R. se referă la trecut. Personal consider că facem încă prea puțin pentru cunoașterea trecutului nostru, în special în ce privește Marina. Consider un privilegiu pentru generațiile de azi faptul că mai sunt încă în viață câțiva supraviețuitori ai aceluia trecut (pe care unii încearcă să îl acopere cu umbrele uitării), care pot lămuri acum, cu amintiri trăite, aspecte rămase timp de jumătate de secol în întuneric.

Apreciez atenția acordată de autor Ligii Navale Române (trei pătrimi din articol sunt consacrate L.N.R.) și chiar dacă în unele aspecte avem păreri diferite îl asigur că L.N.R. va continua să-și desfășoare activitatea în folosul Marinei Române – militare și comerciale – pentru creșterea puterii navale a României, chezășie și îndeplinirii și apărării intereselor pe ape ale țării.

Președintele Ligii Navale Române
Viceamiral (r) Victor BOGDAN



OPINII

DE LA CORPUL FLOTILEI LA FORȚELE NAVALE

Viceamiral (r) Constantin IORDACHE

În majoritatea forțelor armate, categoriile de forțe terestre, navale și aeriene au denumiri. Cele terestre și navale, vechi de mii de ani, chiar dacă acum s-au modernizat și nu mai seamănă deloc cu ce au fost cu secole în urmă, spre mândria lor, poartă același nume.

Forțele navale ale celor mai multe state europene au nume a căror etimologie se găsește în două cuvinte latine: „mare”, denumirea generică a mărilor și oceanelor și „navis”, pentru mijloacele plutitoare cu care oamenii se deplasează pe apă. De aici au derivat adjectivele „marines”, maritimees” și verbele „navigă” și „navigare”.

Anglo-saxonii au ales cuvântul **NAVY** pentru a denumi instituția care posedă mijloace de luptă pe mare și, de secole, găsim: **ROYAL NAVY**, în Marea Britanie; **ROYAL CANADIAN NAVY**, în Canada; **NAVY** în S.U.A.

Sunt state care și denumesc forțele navale

cu substantivul **MARINA** (E), cu ortografia specifică fiecărui, lângă care au adăugat un adjecativ, astfel: **MARINE NATIONALE**, în Franța; **MARINA MILITARE**, în Italia; **MARYNARKA WOJENNA**, în Polonia; **KONING MARINE**, în Olanda.

Altele au pus lângă MARINA numele țării respective: **DEUTSCHE MARINE**, în Germania; **SVENSKA MARINEN**, în Suedia; **MARINHA PORTUGUESA**, în Portugalia.

Cum a fost și cum este la noi?

După cum bine se știe, activitatea maritimă a țărilor române a încetat după ce turci au cucerit, în anul 1475, Cetatea Albă, până la 1856, când români au avut iarăși litoral maritim, și extins în 1878 aproape de dimensiunile actuale. De aici efectul firesc al lipsei unei forțe navale maritime, timp de patru secole, deși pe Dunăre au existat mici nave militare destinate poliției fluviale.

După anul 1860 putem vorbi, în sensul actual, modern, de forțe navale românești și numele pe care le-au avut acestea: **CORPUL**

FLOTILEI, în 1860, când navele Moldovei și Munteniei se unesc și se constituie într-o flotilă; **MARINA MILITARĂ**, în 1889, când România, deja, poseda nave de război maritime și fluviale; **MARINA REGALĂ**, în 1931; **MARINA MILITARĂ**, în 1948; **FORȚELE MARITIME MILITARE**, în 1956; **MARINA MILITARĂ**, în 1964; **FORȚELE NAVALE**, în 2000.

Aceste dese schimbări ale denumirii forțelor noastre navale, cred că au fost determinate de importantele momente politice care s-au succedat în viața țării. Așa se explică de ce s-a adoptat denumirea de Marina Regală, atunci când România se îndrepta către doctrina regală, sau alinierea la terminologia Tratatului de la Varșovia, în

în care intrasem în anul 1955, iar revenirea la, de acum, clasica Marină Militară era urmarea evenimentelor din 1964, când a început desprinderea de sub tutela Moscovei.

Este posibil să deținem un record?

În 140 ani de existență, instituția militară româ-nească, înzestrată cu mijloace de luptă navale destinată să apere interesele noastre maritime și fluviale, și-a schimbat denumirea de șapte ori, cu cinci nume proprii. Cred că este prea mult.

Este bine să învățăm de la cei care și păstrează cu grija tradițiile și au de secole aceleași denumiri pentru instituțiile fundamentale, civile și militare. Mai în glumă, mai în serios, un amiral american mi-a spus, când am vizitat un portavion, că în constituația lor, aceeași din anul 1787, nu sunt menționate decât **NAVY** și **ARMY**, și pentru ca și aviația să devină constituțională, a ambarcat-o.

Cu toții știm că de la denumirea armei a derivat și cea a profesiei de infanterist, tanchist, artilerist, aviator, marină etc. Nu cred că este indicat ca militarii care fac serviciul pe navele forțelor navale să li se spună „navaliști”. În limbajul curent această denumire o poartă cei care se ocupă de proiectarea și construcția navelor.

Scopul acestor rânduri nu este de a stabili cauzele care au generat aceste dese și multe schimbări și nici de a spune când a fost bine sau mai puțin bine, ci numai de a-mi exprima opinia că este necesar să fim mai atenți cu onomastica instituțiilor noastre, pentru că altfel nu vom mai ști cine am fost, cine suntem, dar, mai ales, cine vom fi, dacă aşa de repede ne schimbăm numele.

Documentarea pentru a scrie acest articol m-a dus și la Titu Maiorescu care, la începutul secolului XX, când vorbea de forme fără fond, spunea că *“nu este cu puțină ca un popor să se bucure de formele din afara ale unei culturi mai înalte și să urmeze totodată înlăuntru apucături vechi”*. Si una din aceste vechi apucături este de a nu avea propria noastră personalitate.





FREGATELE – NAVE MULTIFUNCȚIONALE



Căpitan-comandor Corneliu BOCAI

Navele de tip fregată au intrat destul de rapid în dotarea majorității puterilor navale (și nu numai) într-un timp foarte scurt datorită caracteristicilor de construcție: deplasament cuprins între 2.800-3.700 tone, lungime 115-125 m, lățime 13-17 m, pescău 3,9-4,2 m, viteză maximă 30-32 Nd și o rază de acțiune de 5.000 Mm la viteza de 21 Nd.

Elementul "forte" al fregatelor îl reprezintă multifuncționalitatea ce derivă din posibilitatea montării la bord a unei varietăți de sisteme de armament, cu mari capacitați de combatere a țintelor în toate cele 3 medii, astfel:

- **mediul aerian** - posibilități de luptă antiaeriană – datează de complexele de rachete antiaeriene cu bătăi cuprinse între 15-35 km și chiar mai mult; complexele de artillerie (calibre mici, mijlocii) cu conducere automatizată și centralizată a focului cu bătăi cuprinse între 2-6 km;

- **mediul submarin** - posibilități de luptă antisubmarin – sisteme performante de descoperire și urmărire a submarinului, mijloace de atac a acestora – în principal cu torpile, bombe antisubmarin;

- **mediul naval** - posibilități și mijloace de luptă împotriva navelor de suprafață: sisteme de rachete navă-nava cu bătăi ce variază între 55 km - 130 km și chiar 460 km (nuclear); complexe de artillerie de calibruri mediu și mare cu bătăi cuprinse între 15 – 24 km cu conducere automatizată și centralizată a focului;

- **posibilități de luptă radioelectronică** – de la sistemele electronice de culegere a informațiilor la sistemele radar de avertizare timpurie și sisteme de luptă electronică sofisticate care combină automat și analizează semnalele interceptate, la sisteme performante de autoprotecție și apărare prin bruiaj activ împotriva rachetelor.

Pe lângă aceste posibilități caracteristice celor trei medii, fregatele mai posedă și: posibilități bune de descoperire și evitare a minelor marine; posibilități de

patrulare și recunoaștere; posibilități de a participa la operații speciale (de menținere a păcii într-o zonă, de ajutor umanitar, de căutare – salvare pe mare).

Navele din clasa fregatelor combină cu eficacitate capacitațile de luptă cu reducerea riscurilor de a fi descoperite și cu posibilitățile de supraviețuire a echipajului în situații dificile.

Fiecare capacitate de luptă a acestor nave este realizată prin integrarea sistemelor de luptă moderne care asigură: puterea de a combate ținte precis identificate; neutralizarea preventivă a tuturor surselor de amenințare; sisteme de supraveghere navală; sisteme radar de conducere și control ale focului; sisteme de artillerie pentru apărarea apropiată destinate să asigure posibilitățile defensive, dar și cele ofensive.

Fiecare navă (fregată) va fi echipată cu artilerie cu bătăie scurtă, medie și lungă, pentru a susține cu foc anumite misiuni. Montarea sistemelor sonar remorcate conferă o bună capacitate de luptă antisubmarin – lucru absolut necesar unei astfel de nave.

Pentru susținerea misiunilor de supraveghere fregatele sunt dotate cu sisteme de război electronic, cu sisteme de cercetare și comunicații moderne. Sistemul de război electronic constă în integrarea măsurilor de sprijin electronic și a echipamentului furnizor de contramăsuri electronice asigurând în modul acesta un răspuns rapid pentru momentul detectării și contracarării amenințărilor. Bruierea radarului inamic, schimbarea automată a frecvenței, capcanele și țintele false constituie elemente de inducere în eroare a radarelor și rachetelor ghidate ale inamicului. Datorită apariției sistemului **containerizării** (sistemul de rachete navă - navă nu mai este fixat în navă din construcție ci se află într-un container mobil ce poate fi montat la bordul fregatei la plecarea în misiune) fregata poate lansa mai multe tipuri de rachete navă – navă funcție de misiunea pe care o are de îndeplinit. De asemenea fregatele din ultimele generații (și în special cele americane și engleze) sunt dotate cu sistemul TACTICOS (TACTICAL OPERATION SYSTEM), sistem ce integrează toate subsistemele aflate la bordul fregatei în scopul obținerii performanței sistemului de luptă al navei. Aceasta include evaluarea și monitorizarea situației tactice, planificarea, coordonarea acțiunilor și controlul armamentului și acțiunilor. Acest sistem poate fi amplasat în special pe fregate, dar și pe distrugătoare, nave de patrulare precum și la uscat, în centrele navale de coordonare și conducere a acțiunilor.

Pentru **autoprotecție** fregatele dispun de următoarele sisteme și mijloace: sistem electronic pentru controlarea urmei magnetice a navei; mijloace de răcire a gazelor de evacuare folosite pentru a reduce nivelul urmei în infraroșu a tubulariilor de evacuare precum și a dârelor de fum cu temperaturi înalte; suprastructura punctii superioare este situată în afara traiectului de evacuare a gazelor de ardere de la motoare (turbină), reducând câmpul cald al navei și implicit urma în infraroșu a navei; unele fregate au evacuările de gaze situate imediat sub linia de plutire și deasupra pentru a produce o urmă în infraroșu cât mai mică posibil; materialele de amortizare, închiderile acustice, modalitățile de prelucrare a zgomotelor și vibrațiilor sunt folosite pentru a reduce urmele acustice ale navei.



ARSENAL NAVAL

Incorporarea cerințelor de stabilitate, rezistență la distrugeri, controlul permanent al posibilelor avarii, compartimentarea, protecția compartimentelor (din construcție), sisteme suplimentare de evacuare, constituie calități potențiale care asigură îndeplinirea misiunilor de către fregate chiar dacă au avut unele mici avarii pe timpul luptei.

Toate aceste calități, posibilități și dotări enumerate mai sus fac ca fregatele să fie cele mai folosite nave în toate conflictele și în orice zonă de pe glob, astfel încât chiar și țările cu flote mai mici și cu posibilități mai reduse au în dotare cel puțin 1-2 fregate.

Din exercițiile navale desfășurate în comun cu nave din alte flote a rezultat clar necesitatea dotării Forțelor Navale cu nave de tip fregată, capabile să participe cu succes la toate acțiunile atât în cadrul PfP cât și în cadrul NATO.

De asemenea acest tip de navă are posibilitatea ambarcarii a 1-2 elicoptere ceea ce va duce la: întărirea capacitatii de luptă antisubmarin; sprijinirea în misiunile de tip "civil" – cum ar fi căutarea salvarea pe mare; controlul traficului naval. Elicopterul pot constitui baza conceperii, ulterior, a unei aviații maritime care poate fi foarte utilă și eficientă.

Dotarea Forțelor Navale Române cu 3-4 fregate moderne și utilizarea acestora în misiunile pe care Forțele Navale le au de îndeplinit ar putea permite supravegherea Zonei Economice Excluzive a României sau chiar a altor zone sensibile; descurajarea posibilelor acțiuni ilicite (contrabanda cu materiale nucleare, toxice, trafic de droguri sau arme), cu sau fără mandat internațional; apărarea căilor de comunicații din Marea Neagră și în anumite situații (funcție de importanță transporturilor) și în Marea Mediterană sau alte zone; constituirea unui mijloc de consolidare a alianțelor și prietenilor; supravegherea unor zone "calde" și acordarea de garanții credibile de protecție unor aliați sau posibili aliați; contribuirea la promovarea intereselor naționale în zonele unde sunt prezente; împiedicarea extinderii controlului de către potențialul adversar; participarea la blocarea unor porturi importante sau căi navigabile; supravegherea litoralului advers și punctelor obligatorii de trecere; interzicerea și perturbarea traficului radio; impunerea sau menținerea embargoului asupra unor categorii de mărfuri transportate pe mare; menținerea credibilității puterii navale a statului român.

CONCLUZII

Justificarea fundamentală pentru anumite construcții navale trebuie să se bazeze pe satisfacerea cerințelor operative și strategice. De asemenea, este foarte important să nu se meargă pe ideea că nava e totul. Calitatea, numărul, pregătirea și motivația personalului constituie factori care determină țaria Forțelor Navale. Puterea navală a unui stat nu poate fi improvizată atunci când o cere momentul ci trebuie realizată încă din timp de pace și, parafrazându-l pe Napoleon, **dacă la pace nu întreținem o marină proprie, la război vom întreține o marină inamică.**

Eficacitatea forțelor navale nu stă în primul rând în numărul și mărimea navelor, ci în combinarea optimă a mijloacelor de putere de care sistemele de armament au nevoie pentru a-și îndeplini misiunile. Iar această combinație concepută pe baza analizei matematice și științifice duce la realizarea unei flote echilibrate, care să poată dispune de numărul și calitatea navelor și avioanelor necesare desfășurării întregii game de operații navale.

Cantitatea și calitatea (mai ales) au o importanță vitală

alături de starea permanentă de pregătire pentru luptă, de nivelul înalt de pregătire și de sistemul eficient de conducere.

Puterea și echilibrul, aceste două calități majore ale unei Forțe Navale necesită eforturi perseverente și o mare continuitate și fermitate din partea oamenilor de stat și a conducerilor militari responsabili cu conceperea și conducederea politicii navale a țării.

În momentul de față se pare că există o preocupare majoră pentru dotarea Forțelor Navale cu nave moderne respectiv fregate. Au existat contacte cu diferite state (Olanda, Franța, Marea Britanie, Turcia) în vederea achiziționării unor astfel de nave. Din păcate lipsa mijloacelor financiare a făcut ca deocamdată să nu se concretizeze nimic, totul rămânând la stadiul de promisiuni. Consider că această problemă depășește posibilitățile și competențele bugetare ale Forțelor Navale. Trebuie să devină cât mai repede o problemă, o preocupare la nivelul conducerii țării, deoarece: întârzierea achiziționării unor astfel de fregate

Foto JN



va duce la slăbirea încrederii în Forțele Navale; cu cât se vor achiziționa mai târziu aceste nave, cu atât ele vor fi mai demodate la momentul achiziționării și nu vor mai corespunde întrutotul scopului strategic; se creează un gol în dotarea Forțelor Navale având în vedere că procesul de restructurare aflat în derulare (prin care se scot definitiv din operativitate un număr destul de mare de nave, ce-i drept depășește din toate punctele de vedere) va duce la diminuarea capacitatii combative a Forțelor Navale; se întârzie procesul de aliniere, de compatibilitate a Forțelor Navale Române cu Marinele ce fac parte din NATO; incompatibilitatea tehnicii noastre cu a celor din NATO ar face ca treptat Forțele Navale Române să fie excluse de la exercițiile în comun sau să se desfășoare, totuși, exerciții în comun, dar cu un nivel redus de integrare a forțelor noastre, sau exerciții simple, care nu ar pune în valoare competența profesională a marinarilor români.

Soluția construirii în șantierele navale din România a unor astfel de nave, respectiv fregate, momentan este imposibilă deoarece nu disponem de tehnologia constructivă și nici de tehnica ce ar trebui amplasată. Singura soluție ar fi achiziționarea unor astfel de nave din țări membre NATO. Singura problemă este, și probabil va mai rămâne, costul foarte mare în comparație cu bugetul armatei.

O astfel de fregată performantă va costa aproximativ 45 – 50% din bugetul armatei României. Deocamdată armata română nu-și poate permite achiziționarea nici unei singure fregate, decât cu eforturi foarte mari. Aici, consider că intervine rolul guvernărilor, cei care decid bugetele, cei care pot face o propagandă pozitivă acestei cauze.



ARSENAL NAVAL

Promovarea măsurilor de protecție pasivă

VITALITATEA NAVELOR DE LUPTĂ (I)

Vulnerabilitatea navelor a constituit, mult timp, un factor neglijat tocmai din convingerea că nu ar fi posibil să se facă nimic împotriva amenințărilor și că acestea nu ar putea fi combătute, în timp util, de către sistemele defensive de la bord. Astfel, după cel de-al doilea război mondial s-a acreditat ideea abandonării totale a blindajului, ca element de protecție, în baza aprecierii că, pe timpul

conflictului, multe nave protejate de blindaje fuseseră scufundate de către aviație sau artleria de calibră mare, la fel de ușor ca și cele neprotejate. În mod natural, problemele legate de vulnerabilitatea navelor au continuat să fie apreciate ca fiind "normale", atât timp cât coliziunile, găurile de apă și incendiile la bord erau considerate ca fiind inerente pentru orice mijloc plutitor, chiar și în timp de pace.

Condițiile navigației actuale pe mare, cu elemente tehnice cât mai sofisticate și un tot mai ridicat nivel al densității compartimentelor conținând componente vitale pentru starea de operativitate a navelor militare, impun luarea tuturor măsurilor pentru micșorare efectelor produse de loviturile adversarului sau de alte incidente neprevăzute ce pot avea loc la bord.

Istoric, priorități, experimentări

Otrecere în revistă a navelor militare avariate sau scufundate în conflictele navale din ultimii ani (Vietnam 1965-1974, războiul arabo-israelian 1967-1973, războiul indo-pakistanez 1971, Falkland 1982, golful Sirta 1986, primul război din GOLF 1980-1988, al doilea război din GOLF-1991) ne arată că efectele distructive produse de rachetele antinavă lansate de pe nave, elicoptere, aviație sau instalații de litoral) au fost predominant, cele mai importante. Totodată, torpilele lansate de pe submarine au provocat și ele scufundarea unui distrugător pakistanez (1971) și a unui crucisător argentinian (1982). Minele marine utilizate în aceste conflicte au provocat, de asemenea, avarii grave, dar nici o navă nu s-a scufundat ca urmare a exploziei acestora.

Foto: Rivista Marittima



Printre gravele incidente care au pus la grea încercare "supraviețuirea" unor nave, putem aminti incendiile din perioada anilor '60, de pe portavioanele ORISKANY, FORRESTAL și ENTERPRISE, ca urmare a unor avarii produse pe timpul ducerii operațiilor aero-navale împotriva Vietnamului apoi, în noiembrie 1976, coliziunea dintre crucisătorul BELKNAP și portavionul KENNEDY în Marea Ionică, având ca efect un devastator incendiu declanșat la bordul crucisătorului.

În 1982, în războiul din MALVINE, au fost destul de dese situațiile în care rachetele (bombele) argentinene au perforat bordajul și traversat, pur și simplu, structura navei engleze lovite, explodând la exterior, iar altele, fără să explodeze, au provocat grave avarii și chiar scufundarea, astfel:

• **4 mai** - distrugătorul SHEFFIELD a fost lovit (și s-a scufundat după 6 zile) de către o rachetă AM-39 "Exocet" lansată de un avion argentinian, "Etendard".

Pierderea nu s-a datorat încărcăturii de exploziv a rachetei (care, de altfel, nici nu a explodat), ci efectelor incendiului, care s-a extins fără a putea fi controlat (materialul folosit pentru izolarea cablurilor la bord era neadecvat, iar tehnica pentru lupta împotriva incendiilor, insuficientă). Întrebuințarea aluminiului pentru construcția suprastructurilor (până atunci utilizat la scară mare), în scopul reducerii greutății acestora și creșterii, astfel, a stabilității navei s-a dovedit a fi complet inadecvată, întrucât, în caz de incendiu, la temperaturi înalte structurile de aluminiu se topesc și cedează;

• **12 mai** - distrugătorul "GLASGOW" este lovit de o rachetă care traversează dintr-o parte în alta corpul naveli, fără să explodeze; nava a rămas fără energie electrică timp de câteva minute;

• **22 mai** – fregata "ANTIM" este lovită de o bombă care nu explodează; fregata "ARDENT" este lovită de o salvă de rachete care provoacă un grav incendiu la bord și,



ARSENAL NAVAL

ulterior, scufundarea navei și moartea a 22 de membri ai echipajului;

● **23 mai** – fregata "ANTELope" este lovită în compartimentul mașini de o bombă de 250 kg care explodează în timp ce se încerca dezamorsarea acesteia, provocând moartea a 4 persoane și declanșarea unui incendiu violent, iar, ulterior, scufundarea navei;

● **25 mai** – distrugătorul "COVENTRY" este lovit, la tribord, de 3 bombe care provoacă moartea a 26 de membri ai echipajului și scufundarea navei;

● **26 mai** – transconainerul "ATLANTIC CONVEYER", transformat în portelicopter, este lovit de o rachetă "Exocet" care nu explodează, dar provoacă un grav incendiu la bord;

● **30 mai** – aceeași navă este lovită din nou de către o rachetă și scufundată;

● **8 iunie** – fregata "PLYMOUTH" este lovită de 4 bombe care nu explodează;

● nava de debarcare "SIR GALAHAD" este lovită de o bombă care provoacă incendiu la bord și explozii secundare de combustibil și muniție, iar, ulterior, scufundarea navei și moartea a 53 de oameni;

● **13 iunie** – fregata "GLAMORGAN" este lovită, în hangar, de către o rachetă "Exocet" care explodează la exterior, provocând moartea a 13 persoane.

În 1987, fregata americană STARK a fost lovită de două rachete irakiene de tip "Exocet" și avariata grav, în ciuda faptului că una din rachete nici măcar nu a explodat.

Cățiva ani mai târziu, în 1991, pe timpul desfășurării operației "FURTUNĂ ÎN DEȘERT", în aceleași ape ale Golfului Persic, alte nave americane (portelicopterul TRIPOLI și crucișatorul PRINCETON) au fost grav avariate în urma exploziilor unor mine marine lansate de irakieni.

Toate aceste episoade, îndeosebi cele referitoare la distrugătorul englez SHEFFIELD (1982) și la fregata americană STARK (1987) au constituit un important stimул pentru reexaminarea criteriilor de proiectare și echipare a navelor de luptă.

Prioritățile privind protecția navelor pot fi sintetizate astfel:

- evitarea de a fi descoperite;
- evitarea de a fi lovite (dacă au fost descoperite);
- reducerea efectelor pagubelor (dacă au fost lovite).

Primele două faze ţin de capacitatea navei de a evita atacul prin recurgerea la metode "stealth" (reducerea amprentei radar, optice și în infraroșu, reducerea emisiunilor acustice, controlul emisiunilor electromagnetice, manevre tactice etc.), cît și de a reacționa prin metode active de război electronic ("soft kill") sau prin întrebunțarea propriilor sisteme de armament de la bord.

Cea de-a treia fază, în schimb, se referă la vitalitatea propriu-zisă, adică la capacitatea navei de a suporta atacul inamic (sau incidentul, în timp de pace) micșorîndu-i, totodată, efectele.

Această ultimă fază cuprinde, în realitate, și măsurile de "recuperare" - capacitatea de a înlatura avariile și de a reveni la starea normală de operativitate a navei.

Printre aspectele mai importante, avute în vedere, se numără și definirea tipurilor de amenințări ce trebuie combătute. Astfel, analizând avariile ce pot fi provocate de un proiectil de 127 mm, de o rachetă antinavă sau de o

mină, ajungem la aprecieri diferite în ce privește proiectarea și soluțiile de prevenire sau de combatere a acestor amenințări. Menținerea flotabilității și a capacitatii de propulsie ar reprezenta un rezultat minim, dar prin adoptarea și a altor criterii de proiectare ar fi posibilă chiar și menținerea unei reduse capacitați operative a navei avariante. În acest sens, o serie de țări, cu tradiție în construcții navale, au declanșat adevărate campanii de cercetare menite să evaluateze, în primul rînd, efectele unor explozii asupra structurilor navei.

Dată fiind diversitatea fenomenului și a componentelor sale (aplicate la o realitate structurală complexă, cum este aceea a unei nave de luptă) au fost efectuate o serie de experimente asupra unor nave vechi sau "structuri" asemănătoare navelor, realizate ad-hoc. La început au fost dezvoltate modele complexe de calcul privind probabilitatea de avariere, în funcție de tipul de armament și de locul de pe navă unde s-a produs explozia, iar, ulterior, au fost efectuate mai multe experimente pentru confirmarea modelelor de calcul.

Foto Rivista Marittima



Olanda, spre exemplu, a folosit două fregate vechi, din clasa "Wolf" pentru efectuarea de experimente pe durata a trei ani (1987-1990), făcând să explodeze, în diferite puncte ale navei, în interior sau la exterior, proiectile de calibre cuprinse între 76 mm și 203 mm și încărcături de trolit de până la 50 kg pentru a evalua efectele asupra structurii navei cât și asupra mijloacelor tehnice de la bord.

În Germania, în schimb, s-a optat pentru construirea a două structuri ad-hoc pentru centrul experimental din Meppen, asupra căror s-au executat experimentări timp de 5 ani.

În Italia a fost dezvoltat programul <<MARTEST>> care a căpătat acest nume de la fregata "MARGOTTINI", utilizată ca "victimă" pe timpul experimentelor care au început în 1989 și au fost concluzionate în 1994. Au fost testate fie impactul unor rachete antinavă de tip "Marte" sau "Teseo", fie efectul unor explozii sub linia de plutire cu diferite încărcături de trolit, la fiecare experiment evaluându-se efectele undei de soc, ale schijelor și incendiilor provocate. Ceea ce a surprins cel mai mult a fost faptul că "bătrâna" MARGOTTINI a supraviețuit acestor testări fără să se scufunde, cu toate că a pierdut întreaga capacitate de luptă și de navigație. (va urma)

RIVISTA MARITTIMA (iunie 1999).

Traducere și adaptare
Comandor Marius VELCEA

Prizonieri în cel de-al III - lea Reich

NICOLAE VALASOGLU: DE LA MÜRWIK LA LÜBECK. LUNI DE PRIZONIERAT (I)

Ofițeri de marină români în lagărele germane



Bogdan DINU

C omandorul (r) Nicolae Valasoglu face parte din promotia 1940 a Școlii Navale. Ca mulți alții, a fost (re)descoperit de doamna Mariana Păvăloiu în demersurile sale pentru îmbogățirea patrimoniului muzeului Academiei Navale „Mircea cel Bătrân“ și a mai fost prezent în paginile revistei noastre, fie prin donațiile valoroase făcute muzeului sau prin recenta organizare a aniversării promotiei 1941 la „Careul Marinariilor“, chiar în casa domniei sale. Ideea realizării acestui material a pornit de la câteva documente personale din perioada prizonieratului aparținând comandorului (r) Nicolae Valasoglu și care în prezent se află în Muzeul Academiei. Nu am fost singurii, pentru că un alt ofiter de marină care și-a petrecut prizonieratul în condiții similare, dar care astăzi nu se mai află printre noi – e vorba de contraamiralul (r) Valeriu Ionescu-Oituz –, a lăsat mai multe mărturii (poze și texte, câteva xeroxuri care se găsesc tot la Muzeul Academiei). Le vom publica în numerele viitoare grupate sub titlul „Fotoreportaj de lagăr“.

Ideea este cu atât mai interesantă cu cât este vorba de ofițeri de marină români prizonieri în Germania nazistă (aspect aproape necunoscut) și nu în Uniunea Sovietică, tematică despre care în ultimii ani au apărut mai multe materiale și articole, subiectul fiind însă departe de a fi epuizat.

Povestea prizonieratului „special“ al comandorului (r) Nicolae Valasoglu și al colegilor săi – pentru că au beneficiat de condiții cu totul aparte – pune într-o altă lumină (pe care mulți încă nu vor să o vadă) relațiile dintre ofițerii de marină români și „camarazii de arme“ germani. Onoarea, corectitudinea, camaraderia chiar, dintre ofițerii de marină germani și români, în cazul nostru, s-au dovedit a fi valori care rămân dincolo de ideologiile politice ale momentului. Să nu uităm cazul particular al ofițerilor români surprinși în Germania de evenimentele de la 23 august, considerați ca făcând parte dintr-un „popor trădător“ de propaganda oficială și să raportăm această situație la tratamentul mai mult decât corect pe care l-au primit. Nu dorim să fim înțeleși gresit. „Cazul Valasoglu“ și al colegilor săi este

unul cu totul special și este departe de a reflecta condiția prizonierilor de război din lagărele germane, lucru recunoscut în mărturia domniei sale. Sigur, se pot face multe speculații asupra cauzelor care au determinat tratarea „preferențială“ a ofițerilor români în prizonierat, de la relațiile speciale dintre armele de elită (a se vedea cazul piloților aliați) până la surprinzătoarea explicație pe care o dă comandorul (r) Nicolae Valasoglu în finalul povestirii sale.

Recuperarea unor astfel de informații – în ultimă instanță fapte de viață, istorie trăită, „felii“ particulare din timpul războiului, dar cu valoare de reper pentru anumite relații și momente istorice – este cu atât mai importantă deoarece toți „actorii“ sunt trecuți de 80 de ani, iar pentru foarte mulți dintre ei vremea nu a mai avut răbdare. Având în vedere valoarea aproape documentară a confesiunii comandorului (r) Nicolae Valasoglu am lăsat textul să curgă de la sine. Intertitlurile ne aparțin.

ȘCOALA DE TORPILE DE LA MÜRWIK

„La 1 august 1944 au fost trimiși în Germania pentru specializare patru ofițeri de marină: doi la Școala de torpile de la Flensburg-Mürwik (eu și locotenentul Ștefan Stoianovici) și doi la o școală de artilerie, SAS (Schiffartillerieschule) din orașul Sassnitz, în insula Rügen (locotenenții Valeriu Ionescu-Oituz și Cornel Banciu). Am plecat din țară pe 1 august și am ajuns a doua zi în Germania unde am intrat direct în școală. Trebuie să vă spun că la Flensburg-Mürwik (Mürwik este o localitate de lângă Flensburg) există un complex cu trei școli distincte: o școală de ofițeri de marină cum era la noi Școala Navală, o școală de transmisiuni și o școală de torpile. Am fost cazați pe cel mai modern transatlantic pe care îl aveau nemții la data respectivă, Patria, foarte elegant. Eram singurii ofițeri străini din școală și am fost cazați aici împreună cu corpul profesoral în condiții perfecte.

Încă de la început ofițerii germani au arătat foarte multă bunăvoieță, politete nu este cuvântul cel mai potrivit, mai degrabă dorința de a se arăta prietenosi și de a ne simți noi cât mai bine. Ne-am împrietenit repede cu ei - unul era chiar vecin de cabină cu noi (ni se repartizase o cabină mare de două persoane) - și am intrat la cursuri. În prima zi, după ce am făcut vreo două ore de curs, ne-a luat în primire un maistru de marină care ne-a dus să vizităm școala. Ceea ce ne-a impresionat a fost dotarea școlii. În clădirile complexului (numai școală de torpile avea cred vreo zece clădiri) se aflau, sectionate, toate tipurile de torpile produse până în momentul respectiv. Un alt lucru interesant era faptul că nu exista instalație de lansare a torpilelor din marina germană care să nu aibă o copie identică în școală (aceleasi încăperi și

instalații, apăsați pe buton și auzeați cum pleacă torpila, adică erau prezente toate elementele unei lansări reale de torpilă). Chiar dacă în marina germană exista o singură instalație pe un singur vapor, a doua instalație identică se găsea în școală. Cu alte cuvinte, ofițerul care ieșea din această școală putea să fie repartizat pe oricare navă. Cursurile scolii aveau durată de două luni. Pe durata cursurilor se executau exerciții tehnice de lansare a torpilelor. Fiecare dintre noi era obligații să luăm o torpilă din dotare și să o pregătim de lansare. Pentru aceasta exista o platformă în mare. De la cheu pleca o pasarelă de circa 80 de metri până la platformă respectivă unde se aflau toate instalațiile de pregătire a torpilei (presiune de aer, petrol, apă). Îți pregăteai singur torpila, o încărcai în tubul lanstorpilă și îi dădeai foc (un fel de a spune pentru că plecarea era tot cu aer comprimat la unele, la altele cu un cartuș). Lângă pasarelă era o șalupă rapidă care, după lansare, se ducea după torpilă și atunci când aceasta ajungea la capăt de drum și se ridică la suprafață era adusă înapoi.

Majoritatea colegilor noștri erau ofițeri aduși la specializare, dar și elevi care terminaseră școala navală. Revenind la dotare, ceea ce am întâlnit aici nu suferă comparație cu ceea ce aveam în țară. Aveau mai multe torpile secționate decât aveam noi în toată marina! O singură dată am fost excluși, într-un fel, de la o oră de curs, dar și aceasta într-un mod elegant, spunându-ni-se că în ziua aceea suntem liberi. Noi ne-am dat seama că este vorba de prezentarea unui nou tip de torpilă experimentală, care mergea în zig-zag, avea posibilitatea să mărească unghiul zig-zagului și unghiul dintre zig-zaguri. Nu se ajunsese însă la o producție de serie.

Nemții s-au dovedit a fi totuși buni camarazi, dar și noi ne-am purtat foarte corect. Vă dau numai

un exemplu. Ziua Marinei ne-a prins acolo. Noi ne pregătisem încă din țară cu salam de Sibiu, țigări „București”, în sfârșit tot ce era mai bun și am invitat o serie de ofițeri din școală. Au venit cu placere, s-au simțit bine, ca să nu mai spun cât le-au plăcut țigările „București” cu filtru aurit cum nu se mai găseau prin Germania! Dintre toți ne-am apropiat mai mult de vecinii nostri de cabină, locotenentul Von Derdunk și locotenentul Horst Haupt, ambii din corpul profesoral. Mergeam împreună la plimbare, luam un



Comandorul (r) Nicolae Valasoglu
13 iunie 2001, București

cuter și ieșeam în mare, ne ajutam reciproc dacă aveam nevoie de ceva.

Personal, am avut un singur incident public neplăcut și vreau să vă povestesc că să vedeti reacția școlii. Eram în oraș în uniformă și un polițist german mă salută cu „Heil Hitler!”. Îi răspund salutându-l cu mâna la chipiu. S-a oprit și mi-a făcut observație, supărăt că l-am salutat astfel. L-am explicat calm că sunt ofițer român și că la noi în țară nu există un astfel de salut. Poliția a ținut-o pe a lui, că acum sunt în Germania și că

trebuie să salut cu „Heil Hitler!” Între timp s-a adunat lume, scandalul începea să ia ampolare dar, interesant, tot grupul era în favoarea mea și împotriva polițialului. Când am văzut că se îngroașă gluma am multumit grupului și am plecat. A doua zi m-am prezentat comandanțului școlii, comandanțul Sliper, solicitându-i permisiunea ca pe viitor să plec în oraș îmbrăcat în haine civile. M-a întrebat ce s-a întâmplat și i-am povestit toată întâmplarea. Imediat m-a rugat să nu iau

23 AUGUST SI „CAUZA EUROPEANĂ”

Programul nostru s-a desfășurat normal câteva zile după 23 august când, a venit la noi un căpitan din Abwehr (serviciul de informații al armatei germane) care, într-un mod foarte politic, ne-a spus că la noi în țară s-a schimbat ceva, nu știe precis ce și cum e dar că ne solicită dacă, în principiu, suntem

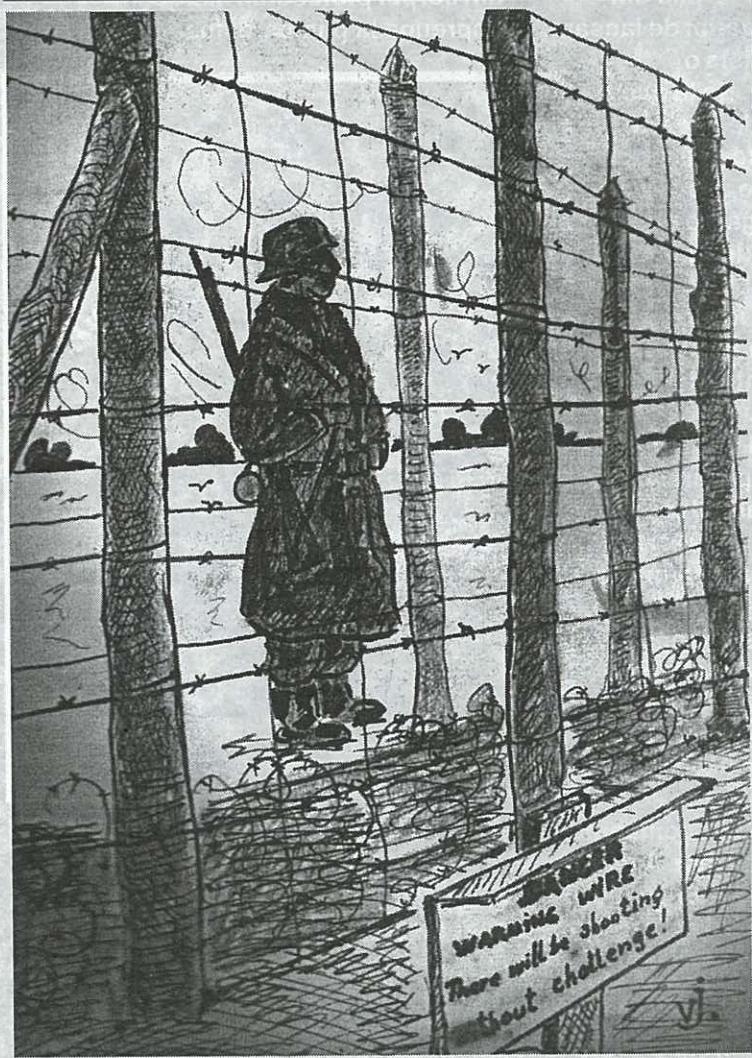
de acord să rămânem în continuare în școală. Noi, neștiind despre ce este vorba, am fost de acord. După o săptămână, același căpitan a revenit și ne-a rugat să ne hotărâm - având în vedere situația destul de gravă din România - dacă vrem să luptăm în continuare pentru „cauza europeană”! Eu i-am răspuns că îmi pare rău dar nu pot să îi dau un răspuns, nici verbal și nici în scris, atâtă timp cît nu stim care este situația în țară. Totodată l-am rugat să ne formuleze răspunsurile la următoarele întrebări: Care

este situația regelui? Care este situația României și a Armatei? Există declarație de război între România și Germania? Care ar fi condițiile în care am fi acceptați în Marina germană, în cazul unui răspuns afirmativ din partea noastră? Căpitanul a luat întrebările noastre scrise și ne-a spus că o să le predea comandanțului pentru a le înainta forurilor competente. Si școala a

continuat fără nici un fel de restricții ca și cum nu s-ar fi întâmplat nimic.

Desigur, între timp noi am aflat din ziar și de la radio ce se întâmplase în țară. Vă dau un alt exemplu asupra relațiilor noastre cu nemții. Alături de noi, într-o altă cabină stătea un căpitan din școală care avea un radio și care ne-a spus că putem intra oricând în cabină când este el plecat pentru a asculta radioul. „Dacă vă prinde cineva, eu nu știu nimic!” ne-a spus. La ei dacă ascultai un post de radio străin, te arestau. Revenind, după o săptămână căpitanul din Abwehr ne-a întrebat dacă ne-am hotărât. L-am răspuns că o să ne hotărâm când vom primi răspunsurile la întrebările noastre. Bineînteles că nu le-am primit. Au mai trecut câteva zile și au început să vină repartițiile la nave. Era deja septembrie. Mirosisem că urma să fim repartizați ca ofițeri torpilori pe distrugătorul Z 37, una din navele lor cele mai moderne.

Am vorbit cu colegul meu Stoianovici și am hotărât de comun acord să mergem să ne declarăm prizonieri de război. Decât să merg să lupt și să mor în străinătate unde nu o să-mi pună nimeni o floare pe mormânt, mai bine mor acasă. În dimineață următoare am mers la comandanțul școlii. Evident, stia despre ce este vorba. S-a ridicat în picioare și, după ce ne-a ascultat, ne-a spus că îi pare rău că s-a întâmplat astfel și că trebuie să se despartă de noi comunicându-ne totodată că nu a primit nici un răspuns la întrebările noastre. Ne-a mai spus, sincer, că se aștepta la atitudinea noastră pentru că ne cunoscuse prea bine ca să credă că ne vom trăda țara. „Am o singură rugămintă pe care doresc să mi-o îndepliniți. Vă rog ca de la mine din școală să nu plecați în calitate de prizonieri. Eu vă trimiți la Comandamentul Marinei însoțiti de un ofițer din școală, la alegerea dumneavoastră. Acolo vă puteți declara cum dorîți dar de la mine nu vreau să plecați prizonieri de război!” Mai multă delicatețe din partea unui comandanț nu se putea cere în situația dată”. (va urma) ■



Reproducere din caietul de schite care a participat contraamiralului (r) Valeriu Ionescu - Dituz, coleg de lagăr cu comandanțul (r) Nicolae Yalasoglu (în prezent caietul se găsește la Muzeul Academiei Navale „Mircea cel Batrân”)

deocamdată nici o măsură, cât timp va cerceta cazul. După încă o zi m-a chemat să-mi spună că își cere scuze și în numele poliției pentru excesul de zel al polițistului, cu promisiunea că nu vor mai avea loc astfel de incidente. Si așa a și fost.



RESPIRAȚIA SPIRITALĂ A MĂRII

Mereu sensibile și generoase inimile bătrânilor marinari

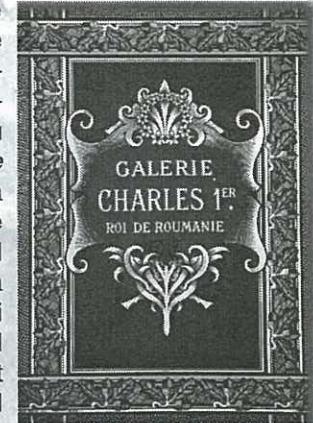
DONAȚII IMPORTANTE PENTRU MUZEUL ACADEMIEI NAVALE

Mariana PĂVĂLOIU

Demersul muzeistic, proces continuu de căutări, de încercări, de adoptare a unor metode novatoare, menite toate să îmbogătească expoziția aflată la dispoziția publicului vizitator, oferă adesea slujitorului bucuria ineditului. Îl supun din nou atenției domniilor voastre pe distinsul prieten al Muzeului Academiei Navale, domnul comandor (r) Nicolae Valasoglu care, ori de câte ori îmi este dat să îi trec pragul casei, mai află „ceva ce ar putea interesa muzeul dumneavoastră, doamnă!“. Absolvent al Școlii Navale, promoția 1940, domnul comandor consideră utile, pe bună dreptate, lucrări diverse pentru fondul documentar al muzeului ce se adresează în primul rând studenților marinari.

Alături de valoroase lucrări publicate în deceniul al treilea de Nicolae Iorga, trei albume au făcut obiectul recentei donații. Primul album se intitulează „*Galerie Charles I-er Roi de Roumanie. Tableaux anciens de la Galerie Charles 1er par catalogue raisonné avec soixante-seize heliogravures de Mm.Braun, par L.Bachelin*“, Paris, Dornach et New York, 1898, 308 pagini. După cum ne-a declarat domna doctor Ruxandra Dreptu, istoric de artă la Muzeul Național de Artă al României, „Lucrarea este o ediție rară, de lux, pe care am mai întâlnit-o la Biblioteca Academiei Române și la Biblioteca Națională, Colecții speciale. Totul este impecabil la ea: textul aparține unui redutabil cunoșător de artă, condiții grafice de excepție și legătura prețioasă“. Cartea a făcut parte din darul de nuntă oferit de

arhiducesa Illeana finilor săi, scriitorii Lucia Borș (1895-1984) – mătușa dinspre mamă a domnului Valasoglu și a doamnei Maria Roșianu, născută Valasoglu (cărora le exprimăm și pe această cale întreaga noastră gratitudine) - și Emanoil Bucuța (1887-1946). Amintim că cele patru volume ale lucrării „*Pietre de vad*“ poartă semnătura autorului, E.Bucuța, însoțită de dedicația pentru domnul N. Valasoglu ca și colecția anilor 1930-1932 a superbei reviste „Boabe de grâu“, al cărei redactor-șef a fost tot Bucuța, se află în patrimoniul Muzeului Academiei Navale.



Celelalte două volume, provenite din aceeași sursă, sunt „*Castelul Peleș, 1883-1933*“, ediție bilingvă românofranceză și „*La Galerie de peintures de S.M. Le Roi Carol II de Roumanie. Écoles italiennes du XIV-e siècle*“, Les Beaux Arts, Paris, 1939, par Al.Busuioceanu. Lucrările conțin o serie de fotografii inedite, apărute în condiții grafice deosebite, prezintă atât interes documentar, artistic cât și bibliofilic. Ele vin să completeze în mod fericit o istorie a românilor care a fost și pe care avem datoria să o cunoaștem, dar și să o facem știută celorlalți.

ARHIMEDE - UN OM NEMURITOR UN GIGANT CU 50 DE CAPETE ȘI 100 DE BRAȚE

Locotenent ing. Mugur CRÎNGAȘU

Când corăbiile romane pomite să atace Siracusa (în sec. III î.e.n.), s-au apropiat îndeajuns de mult de cetate, „de după zidurile ei se aplecară asupra corăbiilor bâme lungi, încovioate în formă de corn. Unele dintre ele - după cum avea să relateze istoricul Plutarh - loveau de sus corăbiile și le scufundau prin forța loviturii. Altele, apucau corăbiile de provă cu niște gheare sau pliscuri de fier, asemănătoare cu ale cocorilor, ridicau corăbiile, le răsturnau cu pupa în sus și apoi, îndepărând cârligele, le scufundau.“

Mașinile acestea, create după planurile marelui Arhimede și utilizate atunci pentru prima oară în istoria înfruntărilor navale, l-au făcut pe Marcellus să-și întrebe ostiașii: „N-ar fi mai bine să încetăm lupta împotriva acestui matematician, asemănător lui

Briareu - gigant mitologic cu 50 de capete și 100 de brațe - care, stând pe țărmul mării, ne scufundă corăbiile?“

Dar cine a fost de fapt Arhimede? În școală fiind, i-am învățat legile, care-i poartă până azi numele. Am reflectat și m-am întrebat dacă nu cumva Leibnitz a exagerat în vreun fel afirmând că „cei care sunt în stare să-l înțeleagă pe Arhimede vor admira mai puțin descoperirile celor mai mari oameni moderni“. Dar Leibnitz avea în vedere, firește, lucrări, atât de des și pe drept citate în istoria științei, ca „*Echilibru figurilor plane*“ - expunere completă asupra funcționării mașinilor simple (fundamentând practic statica), „*Despre numărul firelor de nisip*“ - prima întâlnire cu acceptia științifică de „infinit“, studiu de excepție intitulat „*Despre corpurile plutitoare*“ sau valoroasele cercetări matematice ale lui Arhimede.

Firește, toate vorbesc despre ampoloarea cunoștințelor și descoperirilor sale, dar

elementul decisiv, cel cu care Arhimede a impresionat posteritatea, a fost strălucita sa capacitate de a îmbina investigația științifică cu spiritul practic al inginerului, pentru că matematicianul-inginer Arhimede este cel care a adus îmbunătățiri radicale mecanismelor privind irigația, ridicarea greutăților, construcția corăbiilor, a mașinilor de război ori a oglinzelor incendiare. și nu întâmplător, prima ediție completă a lucrărilor sale avea să se dovedească imperios necesară abia în plină Renaștere, în 1543, apărând simultan cu „*De Revolutionibus*“ a lui Copernic și cu „*Fabrica*“ lui Vesalius.

Soldatul care ucidea în anul 212 î.Ch. pe autorul celebrului „*Dăți-mi un punct de sprijin și voi umi pământul*“ nu putea să-și închipui că sabia sa lovește, în perspectivă științei, un ilustru deschizător de drum și, de ce nu, un omnemuritor.



RESPIRAȚIA SPIRITUALĂ A MĂRII



Valeriu MATEI

Sonetele mării

VII

lumina moare în prag de seară
peste orizontul de ape-n delir,
valurile desfăc iară și iară
piezișele raze fir cu fir

dor de casă și dor de-aventură
înuna mea o împărând perând
a mării chemare pură
și chipul tău ce-mi stăruie-n gând

furtuna iubirii – furtuna a mării,
sunt largul ce vă adăpostește oricum
în zori de carmin ori în pragul serii

cărări șerpuiind spre același drum
le străbat în mări ind creasta zării
ce adună jărată, ceadă și scum

IX

talazurile mării zvâncnesc ca niște
inimi
și aruncă valuri albe spre cerul
mohorât,
suntriboul și stăpânul acestei clipe
care-mi descătuzează-n susțet un dor
neîmplinit

și setea de viață, de cântec și iubire,
neantul când ne-înfruntă – să-l
înfrântăm sună,
căci limitele toate sunt din
nemărginire
o parte hărțuia, înscrișă în destin.
extaz și acalnie... furtuna mării crește
și prinde lanț de alege-n talazurile seci,
în ochii larg deschiși imagini noi
roșete

o lume din adâncuri scăpind prin
ceața serii
și linștea de gheăla a spațiilor rect -
să dorm eternul somn lăznii în patul
mării.

VIII

tăcerea a omorât marea,
a transformat-o în oglinzi
cu orizonturi convexe, concave...
privire, abia le cuprinzi!

întoarce-te către adâncuri
unde cerul zace rasfrânt
stâncă peste stâncă,
undă, pustiu și cuvânt

adoarme compactă negura
în patul de vid al mării
și vulcanii își macină zgura

îmi pipăi fata, pasi rari
prin bezna însetării
și aştept din nemoarte să apară

X

în aerul de seară miroase a Troi
arânde,
e un sfârșit sau poate un început de
veac,
cad ziduri și se surpă veciile-n
secunde,
nestăvălită valuri se-nalță și se sparg

de tărmuri unde farul orbii de-atâta
vreme
pe prund de scoici își leagănă
conturul său opac,
tăcere și furtuna, furtuna și lăcere
și portul ca o schelă – cutarg lângă
catarg

trecut, prezent – fast și nimicnicie,
doar zbuciumul din susțet e fără de
sfârșit
când moartea decât viață e-adeseori
mai vie

fugare clipe – lău din infinit,
simi bucuria zilei ce-o să fie
lumină din lumina ce-am răvnit,

înlie-august 1978

SEMANAL

REVISTA GENERAL DE MARINA (aprilie 2001): • Ce se

întâmplă cu fregatele F 110? • Considerații cu privire la operațiile maritime în timpul crizei din Kosovo • Scufundarea navei Ehime Maru de către submarinul nuclear american USS Greeneville • Poveștile mării: Cuirasatele Espana • Docurile uscate ale șantierului naval Ferrol: Realitate și proiecte • Motonava Norseman. Prima navă comercială propulsată de motare diesel. (B.D.)

NOTIZIARIO DELLA MARINA (februarie 2001): • Amiralul Marcello De Donno este

noul șef al Statului Major al Marinei Militare Italiane • O nouă unitate majoră pentru marina italiană • Noul portavion va intra în serviciu în anul 2008 • Institutul Superior de Stat Major Interarme • Pictori de marină: Carlo Montarsolo. (B.D.)



REVISTA GENERAL DE MARINA



REVISTA GENERAL DE MARINA (mai 2001): • Puterea navală în noul mileniu:

Marina și apărarea antirachetă europeană • Despre publicațiile tehnice în Marina Militară spaniolă • Marina Regală spaniolă – 300 de ani. (B.D.)

JANE'S NAVY INTERNATIONAL (iunie 2001): • Navele de desant expeditionare,

o premieră în domeniul construcțiilor navale • Eliminarea riscurilor determinate de minele marine, perfecționarea sonarelor • Forța de submarine a Germaniei, prezent și perspective • Proiectul distrugătorului DD-21 evoluează • Noutăți în industria construcțiilor navale. (C.S.)



Armed Forces Journal



ARMED FORCES JOURNAL (mai 2001):

• Uniunea Europeană își dezvoltă propria Forță de Acțiune în situații de criză • Perfecționarea tancurilor Abrams • Armele neletale din nou în actualitate • Sistemele de luptă ale viitorului în US Army • Colegiul de Război pentru Operațiuni Speciale. (C.S.)

JANE'S INTERNATIONAL DEFENSE REVIEW (iunie 2001): • Al Riyadh este ultima fregată din clasa La Fayette •

Suedia și Norvegia dezvoltă sistemele radar Arthur pentru localizarea artileriei • O nouă tehnologie pentru US Marine Corps • Aterizare telecomandată pentru elicoptere • Dispozitivele de vedere pe timp de noapte în competiție. (C.S.)





CARTUL LIBER

ADIO ARME ...

Deodată, vremea se înrăutății. În marină începu furtuna. Ofițerii priveau peste întinderea mării, neștiind care încotro s-o întindă. Mare...mare...mare restructurare! Mulți duși (sau luati) de val, de la caporal la amiral. Dacă e ordin, cu plăcere. Dar și cu multă durere. E grea clipă în care știi că duci pentru ultima oară mâna la caschetă pentru un salut final adresat armatei, marinei, în care ai trăit, pătimit sau te-ai fericit, vorba cântecului, de la tinerețe până la bătrânețe...

Așadar, pentru nenumărate cadre militare, adio arme!

Vor rătaci pe cărările destinului.
Nemiloasă, dar exactă,
clepsidra timpului ne arată
ieșirea pe poarta
unității sau pe
schela de
coborâre de
la navă. A
f o s t ,
pentru
fiecare,
e p o -
peea
unei
mari
lubiri.
U r -
mează
... ani ...
regrete
... amintiri.

Realizați momentul ultimei zile de serviciu, când ofițerul vine acasă? Când își dezbracă, pentru ultima oară uniforma, iar copilul întrebă: "Ai venit, tata?" "Am venit băiate. Gata. Gata cu armata..." Adio arme, fie că au fost arme sub apă, artillerie, armele geniu sau chimică, artillerie sau rachete, torpile sau aruncătoare...Adio, arme!

Dar, cu infinitul simț al umorului, românul – fie el și ofițer – dincolo de o lacrimă, trăiește și clipa unui surâs, mai ales că ziua pensionării este și ziua amintirilor. Merită relatate câteva momente de la sărbătorirea unui "proaspăt" pensionat! Nu voi da numele, probabil cele întâmpilate s-au petrecut mai peste tot, unde acest celebru titlu de roman, de film dar și de vie realitate s-a rostit însuțit:

ADIO ARME !

În următoarea pagină

Marina Română nr. 80 iulie 2001

Întâi de toate, la sărbătoarea unde am participat, s-a început cu tradiționala cupă de șampanie. Numai ea a făcut spume. S-au adresat tot felul de urări celui pensionat. De la "Pensie lungă, să-ți ajungă!", până la "Să trăiești până când îți vei vedea nepoții cum se comportă ca străbunici!" Nemaizicând de răutăciș-ironic-glumețul îndemn "Să trăiești, să crești nepoți / și să-i pupi...pe toti!". Alții au folosit formula "Să trăiești cu numele!", unul i-a urat ca prin "adânci bătrâneti" să nu înțeleagă adâncimea de doi metri...

Cadourile au fost "pe măsură". Tânărului pensionar i-a oferit: un abecedar, o pereche de ochelari (cu opt dioptrii!), un

baston (nu de mareșal!), o pălărie și o pereche de pijamale cu papion negru la pantaloni, știi dvs. cam în ce zonă și de ce culoare de doliu...

A urmat o petrecere pe cinstă (cinstea celui sărbătorit), au fost momente de reală bună dispoziție, în

care cel în cauză a povestit întâmplări din viața de ofițer, unele chiar neverosimile, precum povestile marinărești. Așa aflat comandantul cine îl suna noaptea și, cu glas pitigăiat îi spunea "Sunt fierbinte! Cheamă-mă!". Așa aflat șeful de stat major că întâzirea la alarme se datora cumnatei sale, care locuia la el și pe la care trecea "pensionatul", știind că șeful este la alarmă. Tot atunci au aflat colegii că spitalizarea de anul trecut n-a fost din cauză de otită, ci a dat-o cotită, din cauza unei boli "bărbătești"...

Finalul, ca la români. Cu periniță (30 de bărbăți și 2 femei!), cu "La mulți ani cu sănătate / Zile senine, pahare pline și...numai bine!"

Emoționant a fost cuvântul de încheiere al comandantului, mai treaz și mai breaz decât ceilalți: "Prieten drag, să nu ne uită. La vreme de restrîste, de nostalgie și de dulci aducerî aminte, să-ți fim vii în memorie. Să retrăim cât mai des bucuria reîntâlnirii, în deplină sănătate!".

Eroul povestirii noastre, în loc de orice cuvânt de mulțumire sau de "La revedere și adio arme!", și-a șters cu batista roua ochilor, adăugând, alături de un zâmbet, o lacrimă...

Ananie GAGNIUC



NUMIRI ÎN FUNCȚII



Prin ordinul ministrului apărării naționale nr. MP 610, începând cu data de 1 iunie 2001, domnul



contraamiral **VASILE HAȘOVSCHI** a fost numit în funcția de comandant al Flotei Maritime. Festivitatea de numire în funcție s-a desfășurat în prezența șefului Statului Major al Forțelor Navale. (C.S.)

OASPEȚI AI FORȚELOR NAVALE

Timp de trei zile (5-7 iunie a.c.) Academia Navală „Mircea cel Bătrân“ a fost gazda unei delegații olandeze condusă de comodorul R.T.B. Visser, comandanțul Academiei Navale Regale a Olandei. În urma vizitării Academiei Navale au fost subliniate cu satisfacție similitudinile dintre cele două instituții de învățământ superior naval. De asemenea, comandanții celor două academii, comodorul R.T.B. Visser și contraamiralul prof.univ.dr.Gheorghe Marin, au propus ministerelor tutelare o suita de activități bilaterale pentru anul 2002, menite să contribuie la cunoasterea reciprocă, în beneficiul studenților marinari olandezi și români. (M. P.)



În perioada 3-6 iulie a. c., șeful Statului Major al Marinei Italiane, viceamiral Marcello de Bonno, a efectuat o vizită la Statul Major al Forțelor Navale unde a fost primit de către viceamiral Traian Atanasiu.

Programul a cuprins: vizite la Centrul de Scafandri, Fregata „Mărăști“ (111), Academia Navală „Mircea cel Bătrân“ (unde a înmânat un stilet șefului promoției 2001, aspirant Adrian Popa), obiective turistice de pe litoral și Delta Dunării, Comandamentul Flotilei Fluviale – Tulcea. (M. C.)

INFO/BLITZ

„Careul marinariilor“. Promoția 1941 a Școlii Navale „Mircea“ a sărbătorit în ziua de 13 iunie a.c. șase decenii de la absolvire. Octogenarii s-au întâlnit în „Careul marinariilor“ din strada Latină din București. Veteranii au fost salutați de conducerea Ligii Navale Române, de colegi ai promoțiilor anterioare. De asemenea, au primit felicitări și suveniruri cu însemnalele Academiei Navale „Mircea cel Bătrân“ din partea domnului comandanț (rector), contraamiral prof. univ. dr. Gheorghe Marin. (M. P.)



În aula „Amiral Petre Bărbuneanu“ a Academiei Navale „Mircea cel Bătrân“ a avut loc în ziua de 23 iunie a.c. o conferință susținută de doamna Doina Iordache, director al Direcției Diplomație Publică din Ministerul Afacerilor Externe. Tema, generoasă și de actualitate, s-a referit la parteneriatul dintre Ministerul Afacerilor Externe și societatea românească, manifestarea înscrindu-se într-o acțiune amplă inițiată de domnul Mircea Geoană. Conferință și simpozioane legate de această temă vor fi susținute în capitală și în țară. În spațiul dobrogean a fost aleasă – la sugestie domnului ministru Ioan Mircea Pașcu - Academia Navală „Mircea cel Bătrân“, aceasta fiind considerată o unitate reprezentativă de învățământ superior. (M. P.)

Ziua Drapelului Național al României.

Statul Major al Forțelor Navale împreună cu prefectura Constanța și cu Primăria Municipiului Constanța au organizat în ziua de 26 iunie 2001, începând cu ora 11,00, ceremonialul public prilejuit de Ziua Drapelului Național al României. Evenimentul s-a desfășurat în Piața Tricolorului – Platoul din piața Prefecturii Constanța.

La ceremonie au participat reprezentanți ai Statului Major al Forțelor Navale, ai Prefecturii și ai Primăriei, ai organizațiilor neguvernamentale precum și cadre militare active, în rezervă și în retragere. (C.S.)



contraamiral (r) George Petre, comandor dr. Ioan Damaschin - redactorul șef al revistei MARINA ROMÂNĂ, contraamiral (r) Raymond Stănescu. Tema a fost viu dezbatută de către cei prezenți, printre care s-au aflat numeroși veterani de război participanți la evenimentele de acum 60 de ani. (B.D.)



KAYRA 2001. Regata KAYRA 2001, organizată de Ataköy Marina din Istanbul, Turcia, în perioada 23 iunie – 2 septembrie a.c. a ajuns pe 29 iunie la Mangalia. În acest periplu pe Marea Neagră sunt angajate 50 de veliere din 15 state: Germania, Olanda, Turcia, Australia, Noua Zeelandă, Canada, Danemarca, Suedia, Statele Unite ale Americii, Elveția, Venezuela, Belgia, Franța, Italia. În Marea Neagră vor fi vizitate peste 30 de orașe porturi, trei dintre acestea aflându-se în România, respectiv Mangalia, Sulina și Tulcea. Sosirea velierelor în Mangalia a coincis cu inaugurarea portului turistic al acestui frumos oraș din sudul litoralului românesc. (B.D.)



Muzeul Marinei Române a găzduit, pe 26 iunie a.c., Simpozionul cu tema „Lupta navală de la Constanța. 60 de ani. 26 iunie 1941-26 iunie 2001” în organizarea instituției gazdă și a Ligii Navale Române – Filiala Constanța. Au susținut comunicări: viceamiral (r) ing. Ilie Ștefan, comandor drd. Ion Ionescu - directorul Muzeului Marinei Române,

În luna iunie a.c., membrii Asociației atașaților militari din București (sus) și cursanții ultimei serii a Colegiului Național de Apărare (jos) au efectuat o vizită de documentare în Dobrogea și în zona de responsabilitate a Statului Major al Forțelor Navale. Oaspeții au fost primiți de viceamiral-comandorul dr. Traian Atanasiu, șeful Statului Major al Forțelor Navale. Programul vizitei a mai cuprins, pe lângă întâlnirile oficiale de la Prefectura și Primăria Constanța, vizitarea bazelor navale de la Mangalia și Constanța. (B.D.)



Regata Yacht Club-ului Român. Sâmbătă 23 și duminică 24 iunie a.c., portul Tomis a găzduit regata Yacht Club-ului Român, manifestare reluată după mai bine de jumătate de secol. Organizată de Yacht Club-ului Român și Liga Navală Română, filiala Constanța, în cadrul unui eveniment mai amplu – tradiționala sărbătoare „Ziua Apelor Române” – regata a reunit la start nouă veliere și s-a dovedit a fi un real succes. În ultima zi de concurs Valeriu Timofei, din partea Yacht Club-ului Român, a premiat toate ambarcațiunile care au

ajuns la finish în cele două zile de concurs și pe ocupanții primelor trei locuri (locul I Eduard Enopian) cu sume totalizând peste 1.000 de dolari. (B.D.)



