



MARINA ROMÂNĂ

Revistă editată de Statul Major al Forțelor Navale

Anul XIII Nr. 1 (86) 2002

GRUPUL MASS-MEDIA AL FORȚELOR NAVALE

Apariția și dezvoltarea structurilor de relații publice și presă militară s-a bazat, în special, pe imperativul necesității menținerii și promovării imaginii structurilor militare precum și pe cel care decurge dintr-o bună informare internă a audiențelor proprii.

În condițiile actuale, activitatea de relații publice, cu toate componentele sale, capătă o importanță specială. În toate armatele moderne această structură se află în extindere, accentul punându-se permanent pe informarea corectă și oportună, atât a populației, cât și a personalului propriu. Promovarea și susținerea intereselor prin aceste mijloace, într-o societate democratică, se poate face doar prin acordarea importanței cuvenite domeniului relațiilor publice și presei militare.

Mijloacele de presă aflate la dispoziția Statului



Revista MARINA ROMÂNĂ a fost înființată pe 15 iunie 1990. Încadrarea cu personal calificat a început în luna octombrie 1990, astfel încât primul număr a apărut pe 20 decembrie 1990, într-un tiraj de 2.000 de exemplare, toate fiind difuzate gratuit în unități militare. Începând de anul acesta revista va apărea la două luni, într-o ținută grafică îmbunătățită, integral color, și se va adresa în continuare atât personalului din unitățile de marină cât și publicului larg. Difuzarea se face în județele Constanța și Tulcea prin rețeaua CUGET LIBER și în unități militare.



Major al Forțelor Navale reunite, începând cu 15 ianuarie 2002 în Grupul Mass-Media au reușit, deja, să creeze diferite produse care au fost folosite pentru promovarea imaginii Forțelor Navale și pentru informarea internă a personalului: albumul MARINA ROMÂNĂ ÎN AL DOILEA RĂZBOI MONDIAL, două reviste de prezentare a Forțelor Navale: MARINA ROMÂNĂ și ROMANIAN NAVAL FORCES, pliante pentru diferite activități aniversare sau aplicații, articole de presă și materiale radio-TV publicate (difuzate) în mass-media civile și militare, locale și centrale. În funcție de abordarea viitoare a acestui domeniu, materialele realizate se pot diversifica și îmbunătăți, astfel încât eficiența acestora să fie cea așteptată.

Grupul Mass-Media al Forțelor Navale realizează în prezent următoarele produse mediatice:

Emisiunile radio-TV SCUTUL DOBROGEI. Prima redacție teritorială din subordinea Direcției Relații Publice, înființată în anul 1991 pentru crearea și menținerea imaginii publice a instituției militare în zona de sud-est a țării, își va continua activitatea în cadrul Grupului Mass-Media și va realiza o emisiune săptămânală de televiziune cu durata de 30 minute, difuzată pe postul local TV Neptun (vineri, 17.30-18.00) și o emisiune săptămânală radio cu durata de 20 minute difuzată pe postul Radio Constanța (vineri, 14.10-14.30).

PUTEREA CUVÂNTULUI, FORȚA IMAGINII



Căpitan-comandor
Petrică IVAN

Tot mai des se vorbește despre relații publice, despre imagine și imagologie, despre comunicare internă sau externă ca despre un domeniu nou, pentru unii încă nedefinit. Tot mai mult întâlnesc ofițeri care la puțin timp după ce iau contact informațional cu acest domeniu, mă refer la relațiile publice, îl găsesc interesant, actual și deosebit de util oricărei organizații, inclusiv organizației militare.

Tot mai des reacțiile celor care ne înconjoară arată că înțelegerea necesității implementării cunoștințelor legate de domeniul relațiilor publice este din ce în ce mai acută, că tot mai mulți și tot mai importanți oameni conștientizează faptul că activitatea de relații publice dă culoare, conotații dorite reprezentărilor privind ansamblul activităților desfășurate de o organizație, că pot determina percepții dezirabile despre NOI.

Percepția nu este falsă și la fel ca societatea civilă instituția militară s-a aliniat necesității creării instrumentelor prin care să asigure: cerințele statului de drept privind transparența activităților instituției militare și controlul democratic asupra armatei; dreptul constituțional al fiecărui cetățean de a fi informat în legătură cu activitatea instituțiilor publice și cu modul de utilizare a bugetului public (Legea 544...); importanța deosebită pe care o are propria imagine, imagine realizată printr-o informare permanentă privind activitatea proprie; efectul pozitiv al procesului de informare internă asupra eficacității și motivării acțiunilor personalului militar pentru îndeplinirea misiunilor primite.

Și aceste instrumente sunt structurile de relații publice și mijloacele de informare în masă.

Aceste structuri, constituite cu misiunea primordială de a realiza gestionarea imaginii publice, a informării personalului în scopul obținerii încrederii,

sprijinului și simpatiei opiniei publice, își fac simțită prezența din ce în ce mai pregnant în viața Armatei Române și implicit în viața și activitatea Forțelor Navale.

Punerea în aplicare a strategiei de imagine revine Grupului Mass-Media al Statului Major al Forțelor Navale, structură specializată menită să îndeplinească dezideratele de imagine și informare internă ale Statului Major al Forțelor Navale, structură nou înființată care realizează trei produse de bază:

- o revistă (cu apariție la 2 luni);
- o emisiune informativă săptămânală TV, de 30 minute, pe un post local de televiziune;
- o emisiune radio de 20 minute, pe un post de radio local.

În acest editorial nu doresc o descriere a structurii de presă nou înființată. Nici pe departe. Nu doresc altceva decât să te rog pe tine, cititorule, să încerci să investighezi ceea ce voi prezenta în continuare ca simple frământări ale unora a căror sarcină temporară este să contribuie la realizarea unei imagini corespunzătoare și a unei informări interne, cât mai eficiente, pentru Forțele Navale române.

Astfel, preocupările noastre principale sunt în mod explicit dirijate către atingerea unui obiectiv generos și necesar: realizarea unei informări oportune, reale, care să susțină în mod dinamic acțiunile Forțelor Navale conform misiunilor care-i revin. De asemenea, toate produsele mediatice vor fi astfel concepute și realizate încât să reflecte opiniile, ideile, preocupările și aspirațiile dumneavoastră, ale celor care sunteți beneficiarii direcți ai demersului nostru.

Sperăm ca această țintă, dificil de atins, să ne fie accesibilă și, împreună, să contribuim la consolidarea unei informări interne și externe eficiente. ■

**GRUPUL MASS-MEDIA
AL FORȚELOR NAVALE**

Redactor-șef:

Căpitan-comandor Petrică IVAN

e-mail: ivanpit2002@yahoo.com

MARINA ROMÂNĂ

Revistă fondată în 1990

editată de Statul Major

al Forțelor Navale

Redactori:

Maior Costel SUSANU

e-mail: costelsusanu@yahoo.com

Bogdan DINU

e-mail: redbogdan@yahoo.com

Tehnoredactor: Floare BRÂNZĂ

Fotoreporter: Valentina CIUCU

ADRESA REDACȚIEI:

Hotelul Militar Constanța

B-dul Mamaia Nr. 92



041-61.95.39 (redactor-șef)

041-61.57.00 int. 0172 (redacția)



041-61.95.39

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.

Răspunderea juridică pentru
conținutul articolelor aparține în
exclusivitatea autorilor, conform
art. 206 CP.

COPYRIGHT:

Este autorizată orice reproducere
cu condiția specificării sursei.

DIFUZAREA:

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

Se editează 6 numere pe an,
cu apariție la două luni.

ISSN: 1222-9423

B-95002

Tehnoredactarea și tiparul:

SC INFCON SA



8700 Constanța

Aleea Prof. Murgoci Nr. 1

tel./fax: 041-58.05.27

041-58.56.27

e-mail: infcon@cta.ro

DTP: Leonard VIZIREANU

Coperta I: Navă de patrulare în

Baza Navală Mangalia

Coperta IV: HMS LONDON (F95)

Preț: 27.000 lei



Anul XIII Nr. 1 (86) 2002

S U M A R

INTERVIU

„Viitorul Forțelor Navale este
promițător”

Interviu cu șeful Statului Major
al Forțelor Navale, domnul
viceamiral Corneliu RUDENCU

4



OBSERVATOR PE PUNTEA ETALON

Divizionul 150 nave purtătoare
de rachete a trecut la atac

6

Vedetele torpiloare întinerite
prin echipajele lor

8



OASPEȚI AI FORȚELOR NAVALE

Avizoul Second-Măitre le Bihan

într-o misiune în „roșu și negru”

10

CARIERE EXEMPLARE, MODELE DE URMAT

12

ȘTIRI DIN FLOTĂ

13



„Este vital să se păstreze și să fie îmbunătățite capacitățile de operare în apele albastre!”
*Interviu cu comandorul
 ERCÜMENT DOKANAKOGLU,
 consilier pe probleme navale
 la Statul Major al Forțelor
 Navale*

14

OPINII

Ce se întâmplă cu flota?

18

NOI, FEMEILE DIN FORȚELE NAVALE

20

Baza 325 Logistică - 40 de ani

21

ALMA MATER

Muzeul Academiei Navale
 “Mircea Cel Bătrân” a împlinit
 un an!

22

Târgul de Carte „Gaudeamus”

22

ARMATA ȘI BISERICA

23

RESPIRAȚIA SPIRITUALĂ A MĂRII

*O fidelitate și un refuz - un
 manuscris inedit al
 contraamiralului Horia
 Macellariu (1894-1989)*

24

Semnă

25

SIAJUL ISTORIEI

În pas cu moda... sovietică

26

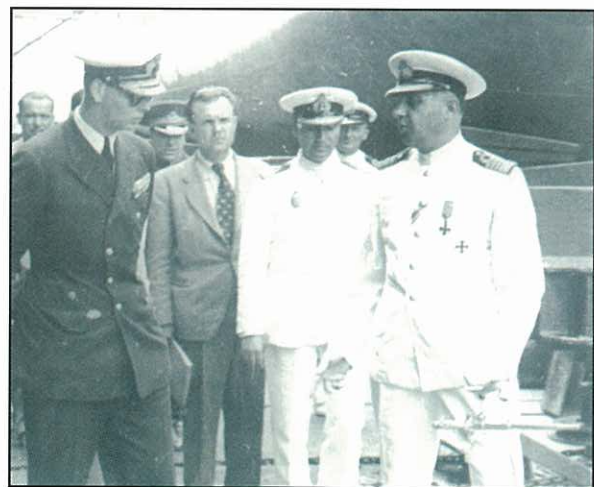
CARTUL LIBER

Navigatori celebri - căpitanul
 Marko Martinovici

27

m@rin@ online

28



„VIITORUL FORȚELOR NAVALE ESTE PROMIȚĂTOR”

Interviu cu șeful Statului Major al Forțelor Navale
Domnul viceamiral Corneliu RUDENCU

Domnule viceamiral, v-ați reîntors la Constanța în funcția de șef al Statului Major al Forțelor Navale într-o perioadă în care armata, în ansamblul ei, se află în anul evaluării eforturilor depuse în direcția îndeplinirii obiectivului strategic reprezentat de aderarea la NATO. Este o întrebare clasică la numirea într-o funcție de asemenea importanță, pe care nu o pot ocoli. Cu ce gânduri ați preluat mandatul de șef al Statului Major al Forțelor Navale?

Momentul în care am fost numit în funcția de șef al Statului Major al Forțelor Navale este cu adevărat deosebit, așa cum ați spus, deoarece ne aflăm în anul NATO, când are loc evaluarea capacităților armatei României de integrare în această structură. Este anul în care restructurarea sistemului militar continuă conform planului cadru, cu efecte importante și asupra Forțelor Navale. Și este normal ca, la început de drum, să focalizăm eforturile pe aceste direcții importante, ceea ce nu înseamnă că celelalte direcții de acțiune, cum ar fi pregătirea pentru luptă sau asigurarea unei mentenanțe ridicate a navelor și tehnicii de luptă, vor fi considerate mai puțin importante în ceea ce îmi propun pentru viitor.

Modul în care veți aborda problemele curente ale Forțelor Navale este influențat de funcția pe care ați ocupat-o anterior?

Am îndeplinit funcția de adjunct al Șefului Statului Major General pentru coordonarea Forțelor Navale și cercetare științifică specifică. În această funcție, am participat la elaborarea tuturor documentelor importante care se refereau la viitorul Forțelor Navale. În ultima perioadă s-a reconsiderat importanța Mării Negre ca o prelungire a Mării Mediterane și, în acest context, viitorul Forțelor Navale este privit cu totul altfel. Din acest punct de vedere se va reconsidera rolul și locul Forțelor Navale în sistemul de apărare națională. Viitorul, pot să asigur pe toată lumea, este promițător.

Este mutarea Statului Major al Forțelor Navale la București o soluție care ar duce la creșterea eficienței actului de conducere la nivelul acestei categorii de forțe? Ce implică acest lucru?

Mai mult ca sigur. În primul rând aș vrea să fac o trecere în revistă a situației care există la nivelul unor țări europene care fac parte din NATO privind poziția Comandamentelor celor 3 categorii de forțe armate. Acestea se găsesc dispuse, în principiu, în aceeași clădire cu Statul Major General și cu Ministerul Apărării Naționale din țara respectivă. Acest lucru asigură o continuitate a circulației documentelor, o participare promptă la luarea deciziilor și la

o transmitere rapidă a lor. De asemenea, așa cum se spune, toți se află acolo unde se împart banii și astfel se elimină o serie întreagă de necazuri din pricina cărora noi suferim. Deci este o necesitate ca Statul Major al Forțelor Navale să fie la București împreună cu celelalte State Majore ale

Hidrografică Maritimă, Centrul de Scafandri, Centrul Radiotehnic și de Observare, Regimentul 110 Transmisiuni și Batalionul de Infanterie Marină. În structura Forțelor Navale vor fi cuprinse și două baze, una la fluviu și alta la mare, care au menirea de a asigura



Fregata MĂRĂȘEȘTI

categoriilor de forțe, respectiv Aeriene și Terestre. Mai mult ca sigur acest lucru se va întâmpla. Sunt însă anumite costuri și probleme sociale de care depinde această mutare. Ele au fost analizate, sunt prevăzute și probabil mutarea se va produce pe parcursul anului următor, bineînțeles pe baza unui plan de măsuri care să nu afecteze în mod deosebit partea socială.

S-a speculat mult asupra procesului de restructurare. Idealist vorbind, acesta va conduce la realizarea interoperabilității Forțelor Navale cu flotele NATO. Cum se va desfășura în continuare și când se va finaliza această restructurare?

Restructurarea întregului sistem militar, implicit restructurarea Forțelor Navale, are ca obiectiv declarat realizarea acelor forme organizatorice care să fie suplă, puternice, ușor de condus, cu capacitate de luptă ridicată și, în același timp, cu o compatibilitate deosebită care să determine interoperabilitatea, la standardul cerut tuturor armatelor care doresc să adere sau sunt deja în NATO.

Sigur că restructurarea Forțelor Navale se va desfășura conform planului cadru și previziunilor pentru următorii ani. Forțele Navale vor avea două componente de bază, caracterizate de arealul în care-și desfășoară activitatea, respectiv Flota Maritimă și Flotila de Dunăre, cărora li se adaugă structuri direct subordonate specializate: Direcția

logistic întregul ansamblu. La toate acestea se adaugă Academia Navală "Mircea cel Bătrân", Școala Militară de Maistri a Marinei "Amiral Ion Murgescu" și Baza de Instrucție Navală.

Ca organizare a forțelor, Flota Maritimă este structurată pe unități de nave, cu vârful de lance fregata MĂRĂȘEȘTI, nave purtătoare de rachete, nave de minare-deminare, nave de patrulare și vedete rapide. Din anul 2004 vor intra în modernizări navele aflate în componența Divizioanelor Nave de Patrulare și Minare-Deminare. Sperăm ca la sfârșitul anului 2007 să finalizăm modernizarea acestor două divizioane, la care să adăugăm Divizionul Nave Purtătoare de Rachete specializat și fregatele engleze care vor fi achiziționate.

Flotila de Dunăre își va reconsidera misiunile în sensul că zona de responsabilitate va fi stabilită cu precizie, respectiv Dunărea interioară și cea maritimă. Flotila de Dunăre va avea în componență un divizion de nave purtătoare de artilerie deosebit care impresionează prin dimensiune, prin forța de foc și manevrabilitatea acestor forțe și divizioane de nave de fluviu.

În ultimă instanță, dar nu și în ultimul rând, având în vedere importanța unității de infanterie marină trebuie spus că aceasta este o unitate de elită cu care încercăm să



Viceamiral Corneliu RUDENCU

Născut: 10 august 1947, Constanța

1961-1965 - Elev al Liceului Militar "Stefan cel Mare" - Câmpulung Moldovenesc

1965-1968 - Academia Navală "Mircea cel Bătrân"

1968-1975 - comandant navă antisubmarin, comandant unitate de luptă, vânător de submarine

1975-1977 - ofițer cursant la Academia de Înalte Studii Militare

1981-1990 - comandant de unitate de nave dragoare de mine

1990-1993 - șef de stat major al Brigăzii Fluvial Maritime

1993-1995 - comandant al Brigăzii Fluvial Maritime

1995-1997 - comandant al Flotilei de Dunăre

1997-1999 - locțiitor al șefului Statului Major al Forțelor Navale

1999-2002 - locțiitor al șefului Statului Major General

1 ianuarie 2002 - șef al Statului Major al Forțelor Navale

Este absolvent al Colegiului Național de Apărare, seria a II-a.

Este căsătorit și are un băiat și o fată.

participăm la aplicațiile internaționale și să demonstrăm că avem militari și ofițeri foarte bine pregătiți în această specialitate, care cunosc limba engleză, regulile și procedurile NATO.

În forțele navale se prognozează să ia naștere și o componentă aeriană care va redimensiona misiunile pe care le poate îndeplini această categorie de forțe. Pentru început, în cursul acestui an, fregata MĂRĂȘEȘTI va fi echipată cu un elicopter. Acest elicopter va intra în componența echipajului. Din perspectiva achiziționării celor două fregate engleze care vor avea câte un elicopter la bord, putem vorbi despre un prim element al componentei aeriene a Forțelor Navale. Restructurarea are un termen declarat la care se va încheia: acesta este sfârșitul anului 2003.

Deja a fost anunțată decizia de a se achiziționa două fregate britanice. Ce impact va avea aceasta în îndeplinirea misiunilor Forțelor Navale în Marea Neagră? Sistemul integrat de comunicații implementat pe fregata MĂRĂȘEȘTI este în măsură să asigure compatibilitatea de acțiune cu acestea?

În această fază este prematur să vorbim despre impactul pe care-l va avea achiziționarea celor două fregate britanice, deoarece până în momentul în care este

planificat ca aceste nave să intre în structura forțelor navale mai este destul timp. Prima fregată va intra în structura Forțelor Navale la sfârșitul anului 2003, iar pe cea de-a doua sperăm să ne putem baza, pentru îndeplinirea misiunilor, până la sfârșitul anului 2005. Atunci vom putea vorbi despre faptul că avem trei fregate multifuncționale care vor putea să participe la absolut orice misiune cu alte grupări de forțe multinaționale în Marea Mediterană, aceasta în perspectiva aderării la NATO.

Cu certitudine sistemul integrat de comunicații care va fi implementat anul acesta pe fregata MĂRĂȘEȘTI va fi în măsură să asigure compatibilitatea de comunicare și acțiune cu fregatele britanice care urmează să fie achiziționate pentru forțele navale. Afirmatia este susținută de faptul că încă din stadiul de proiectare sistemul integrat de comunicații a fost gândit și realizat pentru a avea capacitatea de totală compatibilitate cu sistemele de comunicații utilizate de către cele mai moderne nave existente în dotarea forțelor NATO. Din această perspectivă putem afirma că acest sistem integrat va conduce la un grad ridicat de interoperabilitate în comunicații cu toate celelalte sisteme de comunicații NATO.

În perioada imediat următoare navașcoală MIRCEA va pleca din Șantierul Naval Brăila și va executa probele de mare. Ce semnificație are acest eveniment în conjunctura actuală?

Pe data de 12 martie a avut loc la Șantierul Naval de la Brăila o ședință de lucru în care a fost analizat stadiul în care se fac lucrările de reparații a navei-școală MIRCEA. Cu această ocazie s-a ajuns la concluzia că lucrările de reparații sunt realizate într-o proporție de 95%, și că în luna aprilie se vor desfășura probele de mare. Sperăm ca în această perioadă să nu apară nici o defecțiune majoră care să ne împiedice să aducem nava în portul Constanța și să fim nevoiți să ne întoarcem în portul

Brăila. L-a sfârșitul acestei luni vor fi semnate actele de finalizare a lucrărilor de reparații, moment deosebit prin semnificația sa. Navașcoală MIRCEA a fost reparată într-un șantier naval românesc fără tradiție prea mare în executarea de lucrări la astfel de nave și în final putem constata o calitate deosebită a rezultatului, putem vorbi despre o a doua (treia) tinerețe a navei-școală MIRCEA.

În perioada următoare nava va intra într-un proces intens de pregătire și dorim să o putem prezenta în toată splendoarea ei de Ziua Marinei.

Pentru anii 2002-2003 am refuzat toate invitațiile primite de participare la diferite regate sau alte manifestări de gen de pe mapamond. Am acceptat, însă, o singură invitație pentru anul 2004, la Boston. Având în vedere solicitările impuse de traversada Oceanului Atlantic, echipajul navei va trece printr-o perioadă intensă de pregătire axată în primul rând pe manevra velor pentru că aceasta este însăși esența existenței navei.

Finalizarea lucrărilor de reparații la navașcoală MIRCEA este cu adevărat un eveniment pentru Forțele Navale întrucât nava este simbolul marinăriei, care ne caracterizează, este mesagerul care ne-a dus faima în cele mai îndepărtate colțuri ale lumii. Revenirea în activitate a navei-școală MIRCEA este un eveniment pentru toți cei care iubesc marea și marina. Doresc să profit de moment și să vorbesc puțin despre acei oameni cu sufletul permanent aproape de Marina Militară care au avut un merit în finalizarea lucrărilor de reparații de la navașcoală MIRCEA prin lobby-ul pe care l-au făcut și prin cheta efectuată, care a dus la strângerea a 410 milioane de lei și mă refer la reprezentanții Ligii Navale Române. Țin să mulțumesc pe această cale atât membrilor Ligii Navale cât și tuturor celor care au donat sume pentru finalizarea reparației acestui simbol al Forțelor Navale române.

Căpitan-comandor **Petrică IVAN**



HMS LONDON
(una dintre cele două fregate vizate)

DIVIZIONUL 150 NAVE PURTĂTOARE DE RACHETE A TRECUT LA ATAC



Locotenent ing. **Mugur CRÎNGAȘU**

Activitățile executate pe timpul ieșirilor pe mare reprezintă, fără îndoială, pentru orice divizion de nave, cele mai importante momente de verificare a pregătirii echipajelor precum și a funcționării tehnicii pe care o exploatează. Beneficiile acestor acțiuni executate la cald sunt binecunoscute: se pot face analize, cu rezultate cât mai apropiate de realitate, asupra stării de operativitate și a capacității de combativitate a unui divizion, se pot observa progresele făcute precum și evidențierea unor concluzii referitoare la deficiențe sau lipsuri. La toate aceste adevăruri obiective putem adăuga, fără echivoc, emoția dublată, aproape întotdeauna, de curiozitatea membrilor echipajelor implicate, unii dintre aceștia aflându-se la prima misiune de luptă la bordul unei nave militare sau la prima ieșire în mare pe o nouă funcție.

Astfel, misiunea executată pe data de 24 ianuarie de către Divizionul 150 Nave Purtătoare de Rachete, comandat de comandorul **Gabriel Comloșanu**, a reliefat multiple progrese înregistrate într-o perioadă relativ scurtă. Aceste progrese au fost evidențiate de cele două nave care au

îndeplinit misiunile și anume: nava purtătoare de rachete **PESCĂRUȘUL**, comandată de locotenent-comandorul **Valentin George Dobrin** și vedeta purtătoare de rachete **ȘOIMUL**, comandată de locotenent-comandorul **Vasile Dan**. După cum se știe, noua organizare a divizionului cuprinde două secții de câte trei nave, una de nave purtătoare de rachete și una de vedete purtătoare de rachete. De la momentul înființării acestuia, de când activează în noua configurație (15 decembrie 2000), divizionul a suferit o serie de modificări de organizare, în special la încadrarea cu personal, schimbări care sunt detaliate de comandorul **Gabriel Comloșanu**: "Prin contopirea vechiului divizion de vedete purtătoare de rachete cu cel de nave purtătoare de rachete, la 12 decembrie 2000 a luat ființă actualul divizion. Odată cu primirea ordinului de înființare s-a trecut imediat la o muncă asiduă de organizare și punere în aplicare a noilor state de încadrare, mutarea navelor, organizarea pazei și vitalității lor. Timp de 3-4 luni a urmat o perioadă destul de agitată, dominată de mutări și schimbări ale cadrelor. În luna iulie a anului 2001 s-a primit și s-a pus în aplicare un al doilea stat de încadrare, în urma căruia au dispărut mai multe funcții de bază ale ofițerilor, concomitent cu scăderea gradului funcțiilor. Comanda unității a fost din nou în

situația de a regândi organizarea divizionului și de a asigura buna desfășurare a activităților în noua formulă. Acesta nu avea să fie și ultimul deoarece, la 1 septembrie 2001, am primit un al treilea stat de încadrare prin care funcțiile ofițerilor au fost diminuate din nou, în special funcțiile de comandanți de nave. Acest ultim stat avea să producă alte modificări notabile în sensul cooptării de noi comandanți de nave apti să treacă în aceste funcții importante. Tot atunci, la navele purtătoare de rachete, aproximativ 20 de maiștri militari principali, oameni cu experiență și bine pregătiți, au fost nevoiți să treacă în rezervă deoarece nu au mai avut posibilitatea să fie încadrați pe funcții similare gradului. A urmat o altă perioadă de mutări și schimbări în urma căreia am constatat că un procent de 70% din noii membrii ai echipajelor astfel formate nu cunoșteau tehnica din divizion. Fenomenul este justificat având în vedere faptul că cea mai mare parte dintre noile cadre au venit de la alte unități unde au activat pe alte tipuri de nave ale Forțelor Navale (în special de la vedete torpiloare și corvete). Deși încadrarea cu personal a unității este foarte bună, cu un procent de 90%, iar starea de operativitate din punct de vedere tehnic este satisfăcătoare, principalul capitol la care suntem deficitari constă în lipsa experienței

noilor cadre venite în acest divizion în urma procesului de restructurare și redimensionare a unităților. De aceea, în regim de urgență a fost întocmit un program complex de pregătire de specialitate, fiecare etapă fiind încheiată cu câte un examen riguros. Programul, aflat și în acest moment în plină desfășurare, cuprinde toate etapele necesare formării unui bun profesionist și anume: cunoașterea în amănunt a tehnicii de la bord și a navelor, antrenamente cu postul de luptă, cu serviciul de luptă, apoi cu nava și, în final, un examen teoretic și practic, care a avut loc în luna februarie”.

O IEȘIRE PE MARE, MAI MULTE OBIECTIVE

În cursul ieșirii pe mare au fost angrenate multe cadre - ofițeri, maiștri militari și militari angajați pe bază de contract - pentru a-și putea perfecționa și ridica nivelul pregătirii profesionale, intrând în contact direct cu activitățile specifice ce trebuie desfășurate și respectate pe mare, fiecare pe specialitatea pe care este încadrat la bordul navei.

Pe lângă îndeplinirea și executarea misiunilor prevăzute în planul ieșirii pe mare, un accent deosebit a fost pus pe antrenamentul comandanților de nave în executarea manevrelor, pregătirea echipajelor în executarea unor misiuni reale de foc cu instalațiile de artilerie de la bord, perfecționarea deprinderilor echipajelor de acțiune conform rolurilor de luptă pentru menținerea vitalității navei, antrenamente în respingerea atacului prin surprindere al aviației și navelor ușoare de suprafață și înlăturarea urmărilor acestuia, simularea unui atac cu racheta. De asemenea, a fost executat și un exercițiu de tip PASSEX (formații și evoluții) în scopul perfecționării deprinderilor echipajelor de acțiune la nivelul standardelor NATO, conform



Comandor
Gabriel Comloșanu

documentelor EXTAC. În cadrul acestui exercițiu, beneficiind și de o vreme bună, navele participante s-au sincronizat foarte bine, executând corect manevrele în adoptarea formațiilor de șir sau de front.

Manevra de plecare de la cheu și ieșire din portul Mangalia s-a executat la ora 9,45 și a continuat cu executarea marșului spre raionul de desfășurare al misiunii, la 10 mile marine în larg, la travers de portul Mangalia. După ocuparea poziției de așteptare s-a trecut la executarea unui antrenament în căutarea și descoperirea țintelor navale. Finalul antrenamentului a coincis cu începerea marșului spre poziția de tragere cu armamentul de artilerie. Conform condițiilor ședinței de tragere focul a fost executat asupra unor ținte aeriene ce evoluează la joasă înălțime, ținte simulate cu rachete de semnalizare. Ochirea și conducerea focului s-a executat cu ajutorul coloanei de vizare. Rezultatele au fost apreciate de comandantul divizionului prin calificativul *Foarte Bine*, iar pe timpul tragerii nu a apărut nici un incident.



Nava purtătoare de rachete PESCĂRUȘUL și comandantul ei, locotenent-comandor Valentin George Dobrin



Planul ieșirii pe mare a continuat cu executarea unui atac cu racheta, simulat asupra unor ținte navale. Comandor **Gabriel Comloșanu**: “Este deosebit de important ca echipajele să se familiarizeze cu comenzile, cu darea ordinelor și rapoartelor, interpretarea corectă a datelor primite și executarea tuturor activităților în mod regulamentar, în deplină ordine și disciplină. Am urmărit parcurgerea atentă a fiecărei etape corespunzătoare acțiunilor de luptă desfășurate la bordul navei, modul în care este deservită tehnica, utilizarea tehnicii conform parametrilor optimi ai instalațiilor și respectarea cu strictețe a atribuțiilor fiecărui membru al echipajului în cadrul serviciului sau postului său de luptă. Toate aceste transformări și schimbări, care s-au produs în această unitate, obligă comandanții să fie extrem de exigenți, să dea dovadă de profesionalism pentru a reuși, într-un timp cât mai scurt, să transmitem din experiența noastră celor mai tineri și celor noi veniți. Acesta este și motivul pentru care, la întocmirea planului ieșirii pe mare, s-a urmărit exploatarea cu maximă eficiență a acestei ocazii de antrenament în condiții reale”.

Navele au încheiat activitățile în jurul orei 13,15, moment în care au trecut la executarea marșului spre portul Mangalia, manevra de intrare în port și acostare finalizându-se la ora 14,00.

Comandantul secției de nave purtătoare de rachete, care la această misiune a îndeplinit și funcția de comandant al navei purtătoare de rachete PESCĂRUȘUL, locotenent-comandor **Valentin George Dobrin**, a precizat: “Ca și acum, orice ieșire pe mare are mai multe obiective. Pentru secția de nave purtătoare de rachete prioritar este desăvârșirea pregătirii profesionale a cadrelor nou sosite în unitate și încheierea echipajelor, astfel încât să putem acționa la unison în executarea oricărei misiuni. Rezultatele obținute astăzi sunt pozitive și ne dau mare încredere pentru viitor”.

Divizionul 150 Nave Purtătoare de Rachete urmează să primească, în cursul acestui an, o vizită de evaluare a unei comisii NATO. În acest scop a fost pus în aplicare un plan de pregătire a unității din toate punctele de vedere: repararea, verificarea și funcționarea tehnicii de la bordul navelor; definitivarea pregătirii profesionale a cadrelor unității care exploatează tehnica; perfecționarea cunoștințelor ofițerilor în ceea ce privește documentele și procedeele de acțiune conform standardelor euroatlantice și ale Parteneriatului pentru Pace; ridicarea nivelului de cunoaștere al limbii engleze; identificarea altor nevoi și remedierea acestora; îmbunătățirea aspectului marinăresc al navelor și al unității în ansamblu.

continuare în pagina 9

VEDETELE TORPILOARE ÎNTINERITE PRIN ECHIPAJELE LOR

Locotenent ing. **Mugur CRÎNGAȘU**

Divizionul 126 Vedete Rapide este singurul divizion de vedete torpiloare care a rămas în activitate în urma aplicării procesului de restructurare și redimensionare al unităților subordonate Statului Major al Forțelor Navale. Ultimele informații legate de forma finală în care urmau să evolueze vedetiștii, aduse la cunoștință cititorilor de către revista "Marina Română" în luna martie a anului trecut, erau în marea lor majoritate destul de triste pentru toți marinarii militari care au rămas legați sufletește de aceste nave.

Conform ultimelor estimări, vedetele torpiloare - mari sau pe aripă portantă - urmează să dispară din structurile Forțelor Navale. Misiunile pe care acest tip de navă le poate îndeplini precum și vechimea lor nu permit integrarea în planurile de compatibilizare cu forțele euroatlantice sau în cadrul Parteneriatului pentru Pace. Cu toate acestea, navele care alcătuiesc în acest moment Divizionul 126 Vedete Rapide își continuă pregătirea, deloc simplă, în vederea îndeplinirii misiunilor.

Istoria înființării noului divizion de vedete torpiloare este simplă, dar interesantă. De la cele trei unități care existau la

începutul reformei - două divizioane de vedete torpiloare mari și unul de vedete torpiloare pe aripă portantă - au fost alese și păstrate cele mai bune nave, alegere făcută în funcție de starea tehnică în care se aflau navele la momentul respectiv. Ca urmare, în perioada 1 aprilie - 1 iulie 2001 a luat ființă actualul divizion, al cărui comandant a fost numit comandorul **Petrache Manolache**. La vremea respectivă statul de încadrare al unității se prezenta într-o formă satisfăcătoare, având aproximativ 430 de funcții. Numai că la data de 1 octombrie 2001 a fost pus în aplicare un al doilea stat de încadrare prin care au fost reduse drastic o serie de funcții și gradul funcțiilor. La acest moment situația a devenit dificilă, situație descrisă de comandorul **Petrache Manolache**: "Punerea în practică a ultimelor documente sosite pe linia încadrării cu personal a avut ca rezultat trecerea în rezervă sau mutarea în alte unități a mai multor cadre cu experiență. Din alt punct de vedere, cadrele care activau la bordul vedetelor torpiloare aveau unele avantaje - unele sporuri pentru condiții grele, vechime mai mare la calculul pensiilor - care au dispărut odată cu

un alt argument prin care unitatea a devenit neatractivă

pentru cei care intenționau să-și continue activitatea la acest tip de navă. Multe din cele expuse mai sus justifică migrația cadrelor către alte funcții mai avantajoase și opțiunea de a trece în rezervă. Am încercat prin diverse metode să asigur operativitatea a cât mai multe nave, încadrând corespunzător două vedete torpiloare mari și trei vedete torpiloare pe aripă portantă. O situație ciudată se înregistrează la încadrarea pe funcții cu maiștri militari. Multe dintre aceste funcții au fost transformate pentru a fi încadrate de militari angajați pe bază de contract dar, în mod paradoxal, a sosit un ordin prin care erau stopate angajările militarilor profesioniști. Și nu este vorba de puține funcții dacă la această oră încadrarea la militarii angajați pe bază de contract se prezintă într-un procent de 34 %. Acesta este și unul dintre motivele pentru care nave bine întreținute din punct de vedere tehnic, funcționale, nu pot fi introduse în operativitate din lipsa personalului specializat - în special pe funcțiile de radiolocatoriști, torpilori și navigație. Un alt impediment îl constituie lipsa comandanților de nave cu experiență. La bordul vedetelor torpiloare pe aripă portantă este încadrat un singur comandant de navă cu experiență și examen promovat - locotenentul ing. **Florin Rodeanu** -, iar la vedetele torpiloare mari sunt doi ofițeri încadrați - căpitanul ing. **Remus Scurtu** și căpitanul ing. **Alexandru Constantin**.

Pentru remediarea acestui neajuns am organizat un plan



Foto: M.M.Pr. Barbu Ciprian



Foto: M.M.Pr. Barbu Gheorghe

de pregătire care se derulează periodic și constă într-o ieșire pe lacul Mangalia a unei vedete torpiloare mari și a uneia pe aripă portantă, o dată pe săptămână. Ne îndreptăm atenția cu precădere pe antrenarea comandanților de nave în executarea tuturor manevrelor ce trebuie aplicate cu nava, închegarea echipajelor și pregătirea acestora de a acționa la bordul navei conform rolurilor de luptă”.

În responsabilitatea Divizionului 126 Vedete Rapide intră și asigurarea pazei și vitalității navelor dezafectate în urma redimensionării unităților de vedete torpiloare.

Nu puține la număr - aproximativ 24 de nave - acestea formează patrimoniul

unității și conține: trei nave-bază, șase vedete torpiloare mari, treisprezece vedete torpiloare pe aripă portantă din care patru sunt ridicate pe cală. Pentru asigurarea pazei patrimoniului, un număr considerabil de cadre și militari execută serviciul de pază, fiind scoși din procesul de instrucție de la bordul navelor. Comandor **Petrache Manolache**: “De la șeful de stat major al unității până la biroul documente secrete, tot colectivul comenzii divizionului este nou și trebuie, de asemenea, închegat. Toate atribuțiile ce revin unității noastre ne străduim să le îndeplinim cât mai bine atâta timp cât vom fi solicitați de către eșaloanele superioare, continuând tradiția acestui divizion, altă dată reprezentativ pentru

marina militară. Deși la vedetele torpiloare se întâlnesc cele mai grele condiții de muncă și, în același timp, ne-am pierdut unele avantaje, activitatea este continuată de oameni muncitori, care au înțeles greutățile reformei, devotați blazonului de vedetist și care își păstrează încrederea în viitorul acestui tip de navă”.

Altădată animat și plin de viață, peisajul în care plutesc acum multe dintre vedetele torpiloare dezafectate este dezolant. Doar un licăr de speranță se mai evidențiază în rândul echipajelor Divizionului 126 Vedete Rapide, care își onorează în continuare mândria de vedetist.

urmare din pagina 7

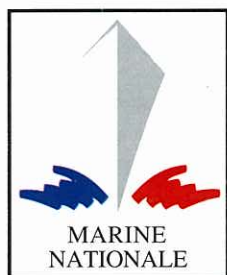
SATISFACȚIA DE A FI RACHETIST

Deși tocmai s-a încheiat o misiune, satisfacția echipajelor ce încadrează navele purtătoare de rachete nu poate fi completă, cum de altfel nici pregătirea profesională nu poate fi desăvârșită. Având ca principal mijloc de atac racheta, navele divizionului și echipajele acestora nu își pot demonstra

adevărată forță fără a executa cu regularitate lansări reale de rachete, fie și într-un ritm acceptabil. Costurile mari pe care le presupune o astfel de misiune sunt cunoscute și duc inevitabil la amortizarea calităților de rachetist, lansările devenind în ultimul timp un vis frumos (ultima lansare a avut loc în luna octombrie a anului 2000). Ceea ce nu trebuie pierdut din vedere este că racheta reprezintă unul din cele mai puternice și mai moderne mijloace de luptă împotriva inamicului. Oricâte antrenamente sau simulări s-ar executa la rece nu pot

aduce beneficiile de care s-ar bucura o lansare reală, chiar și în ciuda costurilor ridicate. Lansarea în condiții reale nu poate decât să motiveze și să stimuleze munca depusă de echipajul navei, după perioade lungi de reparații, întreținere și pregătire a tehnicii de la bord. De altfel, sintagma apărută în urma procesului de restructurare și redimensionare, și anume O MARINĂ MAI MICĂ DAR MAI PUTERNICĂ ȘI MAI MODERNĂ, nu poate avea eficiență fără investiții serioase la nivelul pregătirii echipajelor și a tehnicii de luptă.

Pentru ultima oară sub pavilion francez la Constanța



AVIZOUL *SECOND-MÂITRE LE BIHAN* ÎNTR-O MISIUNE ÎN "ROȘU ȘI NEGRU"

În cadrul unei misiuni cu durata de patru luni, începută pe 7 ianuarie la Brest și continuată în Oceanul Atlantic, Marea Mediterană, Marea Roșie și Marea Neagră, *Second Maître Le Bihan* a efectuat, în perioada 21-25 martie, o escală și în portul Constanța. După întoarcerea la Brest, prevăzută pentru începutul lunii mai, nava urmează să fie transferată marinei militare a Turciei, în cadrul unui contract de vânzare a unor unități din această clasă, *Second-Mâitre Le Bihan* fiind ultima din cele șase care va părăsi marina franceză. Într-un anume fel, misiunea poate fi considerată "turul de adio" al navei sub pavilion francez. Pe lângă activitățile obișnuite unei astfel de escale evenimentul ne-a oferit ocazia unei interesante discuții cu domnul căpitan-comandor Paul Gelly, comandantul navei și, printre altele, unul din colaboratorii la realizarea volumului *Flottes de combat* (variantea franceză a *Jane's Fighting Ships*). Un interviu deschis, despre mare, marinari, nave și destinul lor, despre presa de marină, simboluri și francofonie.

Bogdan DINU

"Ne simțim aici ca acasă"

Care sunt primele dumneavoastră impresii de la Constanța?

Atât eu cât și nava ne aflăm pentru prima oară în România. Personal, am fost foarte bucuros când am traversat Canalul Suez acum o lună și jumătate venind din Marea Roșie și având ca destinație Marea Neagră, astfel încât pot spune că în prezent îndeplinim o misiune în "roșu și negru". În Marea Neagră avem două escale, la Novorossiisk și la Constanța, ambele foarte interesante, dar diferite și complementare în același timp. Am mai fost în Rusia acum zece ani, la Vladivostok, iar acum am avut ocazia să descopăr un alt port rusesc, de data aceasta într-o "mare caldă". La Constanța, însă, am avut satisfacția să descopăr un popor de care suntem foarte apropiați prin originea noastră latină comună. Acest lucru mi-a apărut și mai evident în timpul recepției de la bord, când la pupa navei se aflau cele două drapele naționale, atât de asemănătoare (roșu, galben, albastru - roșu, alb, albastru) încât atunci când am intrat în port unii membri ai echipajului s-au înșelat și au crezut că, din curtoazie, navele românești au arborat pavilionul francez! Primele ecouri pe care le am de la echipaj sunt extrem de favorabile, sunt încântați pentru că se simt aici ca acasă.

Faptul că vă aflați la Constanța (ați acostat la numai 24 de ore după 20 martie, Ziua Francofoniei) în ceea ce am putea numi "Săptămâna Francofoniei" este doar o coincidență sau are o anumită semnificație?

Suntem fericiți că ne aflăm în România în acest moment. Știm că Alianța Franceză, ca peste tot în lume, este formată din voluntari care acționează animați de iubirea profundă pentru

limba franceză. Chiar eu am locuit în afara Franței și cunosc importanța unor astfel de acțiuni, total dezinteresate, pentru cultura franceză în general și pentru vectorul acesteia care este limba franceză. Repet, suntem încântați să ne aflăm aici la această sărbătoare a francofoniei și este o fericită coincidență pentru noi, marinarii, "francezii din exterior" care ne aflăm la bordul navelor dincolo de cele 12 mile ale apelor teritoriale, spre deosebire de personalul francez din misiunile diplomatice sau comunitățile franceze din orașele respective.

Ce știu francezii despre propria marină?

Am putut constata personal, aici în România, dezinteresul francezilor față de propria marină, militară în special, surprinzător dacă ne gândim la puterea maritimă care este Franța, la lungimea litoralului, cu deschidere atlantică și mediteraneană, la realizările ei din domeniul construcțiilor navale. Fără a exagera - suntem convingeți că foarte mulți români nu știu nimic despre propria marină - și



Foto: Bogdan Dinu

păstrând proporțiile am dori să creionați pentru cititorii noștri relația dintre marină și societatea civilă franceză. Ce știu cetățenii francezi despre marina națională?

Ați pus punctul pe i într-o chestiune sensibilă, care reprezintă o preocupare și în același timp o "suferință" a marinarilor francezi. Consider că facem cea mai frumoasă meserie din lume și încercăm să împărtășim acest entuziasm concetățenilor noștri, fiind convingeți că marea este deschiderea națiunii spre exterior. Francezii uită că 65% din comerțul exterior al țării se realizează pe apă și că acest procent ajunge la 85% în cazul comerțului cu țările Uniunii Europene. Obiectiv, din punct de vedere economic, Franța este în Uniunea Europeană, dar este și "insulară". O insulă trebuie să se preocupe de comerțul pe mare, de marina comercială, de nave și în mod special de marina militară. Încercăm să arătăm frumusețea mării și astfel să punem puțină "sare" în viața compatrioților noștri, dar ne lovim în permanență de dificultatea deschiderii ochilor francezilor asupra mării. S-au făcut totuși progrese. Am reușit ca oamenii să conștientizeze că marea reprezintă și altceva decât bucata de plajă pe care petrec cele două săptămâni de concediu. Cunoscutul navigator Eric Tabarly (care a fost ofițer de marină) a încercat să trezească interesul tinerilor pentru mare prin navigația de plăcere. În paralel a suferit însă pentru faptul că nu a reușit să cultive la francezi spiritul deschiderii spre exterior, spre lume prin intermediul navigației pe mare. Într-un asemenea moment de disperare a spus că francezii "sunt niște țărani care nu ies niciodată din ograda lor". Dar dincolo de aceste momente de pesimism, vreau să vă spun că avem o emisiune de televiziune foarte bună despre mare, *Thalassa*, difuzată pe France 3 (la noi se difuzează sâmbăta pe canalul TV5, n.n.), în opinia mea cea mai bună emisiune franceză, care face o extraordinară propagandă mării și oamenilor legați într-un fel sau altul de ea.

OASPEȚI AI FORTELOR NAVALE

Eu cred că marina franceză poate fi asemuită cu o mare doamnă, care arată foarte bine, dar care nu vorbește niciodată despre ea. Prea multă vreme marina noastră a fost tentată de această discreție excesivă. Desigur, în prezent avem avantajul comunicării cu cei din interiorul țării, care se realizează prin mai multe mijloace: campanii de recrutare sau acele înfrățiri dintre nave și orașele franceze (și noi căutăm ca aceste orașe să fie, pe cât posibil, din interiorul țării).

Aveți dreptate, cetățenii francezi nu se interesează prea mult de marină și ne revine nouă sarcina să găsim mijloacele prin care să le trezim acest interes. Situația se prezintă diferit - cred că la fel este și la dumneavoastră - în regiunile litorale și orașele porturi unde oamenii sunt familiarizați cu marina, dar, surprinzător, în Franța acest lucru se întâmplă și în Alsacia și Lorena de exemplu, regiune din care provin numeroși marinari. Avem o marină completă, cu toate componentele unei mari marine oceanice: o flotă logistică care permite realimentarea navelor pe mare, o aviație navală și în special aviația ambarcată, submarine nucleare și nave cu capacități amfibii. Aceste patru elemente sunt semnul unei marine oceanice complete. Francezii știu mai mult de portavionul *Charles de Gaulle* datorită unei campanii de presă și comunicare serioasă și trebuie subliniat faptul că primele avioane franceze care au bombardat Afganistanul au fost cele ale marinei de pe această navă. Urmează să fie construit și un al doilea portavion și în prezent dezbaterile se poartă, de fapt, în legătură cu cel de-al treilea.

21.000 de exemplare tiraj

Dacă tot am ajuns la comunicare am dori să ne vorbiți puțin despre presa militară de marină, revista *Cols Bleus*. Are succes pe piață? Reflectă realitatea din marină?

Săptămânalul *Cols Bleus* se difuzează gratuit în toate unitățile marinei (marina este singura categorie de forțe armate din Franța care are o revistă săptămânală, cu un tiraj de peste 21.000 de exemplare, n.n.). De asemenea, este larg difuzată pe piață și vă asigur că o veți găsi în toate chioscurile, iar oamenii o cumpără (reprezintă aproximativ prețul a două ziare). Revista este așteptată și citită la bordul navelor. Există unii care doar o răsfoiesc, alții se uită doar la poze, dar majoritatea o citesc cu atenție și o apreciază. *Cols Bleus* insistă pe faptul că este revista tuturor marinarilor și dacă aceștia doresc să scrie un anumit articol sunt încurajați să-l realizeze chiar ei. Pentru marina franceză revista este un lucru foarte bun.

Un transfer "la cald"

Cum se va realiza transferul navei către marina turcă?

La sfârșitul acestei misiuni, motivantă pentru echipaj, la Brest se vor executa anumite operații de întreținere a navei, deși arată foarte bine, pentru ca aceasta să arate impecabil când va fi transferată Turciei, fapt care se va petrece pe data de 28 iunie. Va urma o perioadă de navigație pe mare, timp de două săptămâni, împreună cu echipajul turc, pentru familiarizarea acestuia cu nava. Este ultimul aviso cedat Turciei, dar este primul care este transferat "la cald", cu echipaj la bord, celelalte fiind la momentul transferului retrase din activitate sau în conservare. Este o motivație în plus pentru echipaj și suntem mândri că predăm nava în acest mod colegilor turci. Pentru navă, ultima misiune a fost una operativă, dar a fost și "cântecul ei de lebedă" sub pavilion francez. E trist când o navă părăsește marina, dar, dincolo de emoția momentului, rămâne satisfacția că predai o navă în perfectă stare de funcționare unei

marine aliate. Este un sentiment diferit de cel pe care îl încerci atunci când te desparți de o navă care știi că va pleca la fier vechi, pentru că în cazul nostru este vorba de o navă încă tânără și pe care, probabil, o vom reîntâlni pe mare. Nu este vorba de tristețe, ci putem vorbi de o renaștere. Din această clasă au fost construite 20 de unități, 3 pentru Argentina și 17 pentru Franța. După încheierea acestui contract cu Turcia, 6 nave vor aparține marinei turce, 3 Argentinei și 9 Franței, ultimele două din serie fiind retrase din activitate. Este o navă complexă și completă și, chiar dacă are misiuni multiple, cea mai importantă rămâne lupta antisubmarin, mai ales în apele puțin adânci unde excelează datorită sonarului de cocă. Ca dezavantaje aș menționa dimensiunile sale relativ reduse, dar este o navă care "ține" bine marea.

Contribuie marea la dezvoltarea cooperării între state?

La CID (Colegiul Internațional de Apărare) avem un colonel, specialist în istorie militară, care ne-a prezentat vechimea relațiilor de cooperare militară dintre țările noastre și în special misiunea militară a generalului Berthelot din timpul primului război mondial. Există așadar un vechi parteneriat între țările noastre și mă bucur să văd cum se dezvoltă cooperarea dintre marinele noastre în prezent, chiar dacă veți cumpăra fregate engleze, care sunt excelente de altfel! Și pentru că am vorbit despre mare și marină în încheiere dați-mi voie să-l citez pe Richelieu, care spunea în secolul XVII: "Sire, grație mării suntem vecini cu 150 din țările lumii."

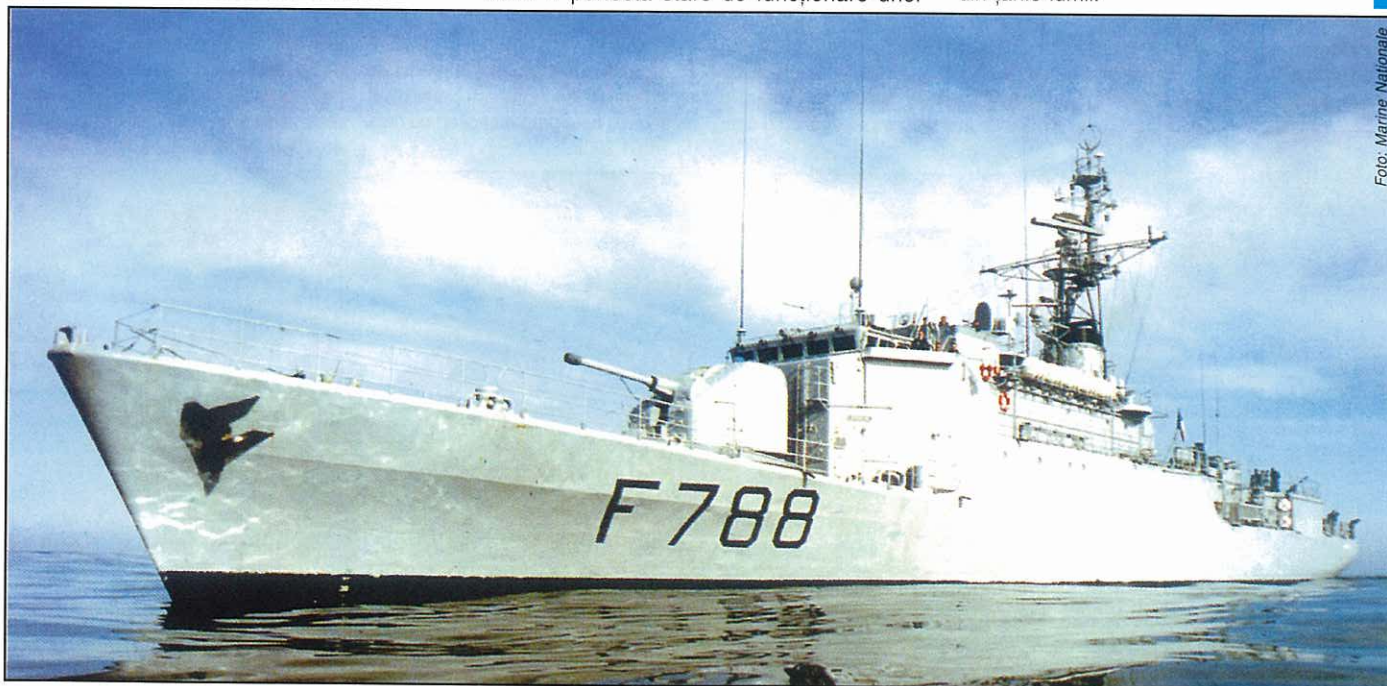
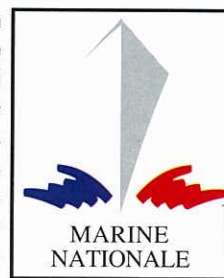


Foto: Marine Nationale



Viceamiral dr. TRAIAN ATANASIU

O frază extrasă din teza de doctorat cu tema *Contribuții la studiul doctrinei și diplomației navale românești în actualul context geopolitic și geostrategic*, susținută în septembrie 2000, are puterea de a extrage esența unei politici navale coerente și eficiente:

Forța navală trebuie să fie permanent activă și credibilă, să dispună de cadrul legislativ normal de manifestare, să îmbine o diplomație abilă cu o putere navală corespunzătoare.

Începând cu 1 ianuarie 2002, viceamiralul dr. Traian Atanasiu a fost numit în funcția de director adjunct al Statului Major General și prin Decretul Prezidențial nr. 130 din 25 februarie a trecut în rezervă. După îndeplinirea funcției de șef al Statului Major al Forțelor Navale într-o perioadă de profunde mutații structurale și acționale, cu rezultate indiscutabile, se încheie o carieră exemplară care poate constitui un adevărat model pentru toți tinerii aspiranți care ies pe porțile Academiei Navale.



Contraamiral de flotilă Vasile-Valerian HAȘOVSCHI

Prin Decret Prezidențial Nr.112 din 28.01.2002 a trecut în rezervă începând cu data de 28.02.2002.



Contraamiral de flotilă Tănăsache ION

Prin Decret Prezidențial Nr.88 din 16.01.2002 a fost avansat la gradul de contraamiral de flotilă și a trecut în rezervă cu noul grad începând cu data de 31.01.2002.



Contraamiral de flotilă Ioan BORȘAN

Prin Decret Prezidențial Nr.88 din 16.01.2002 a fost avansat la gradul de contraamiral de flotilă și a trecut în rezervă cu noul grad începând cu data de 31.01.2002.



Contraamiral de flotilă Fănică NEGREA

Prin Decret Prezidențial Nr.164 din 04.03.2002 a fost avansat la gradul de contraamiral de flotilă și a trecut în rezervă cu noul grad începând cu data de 28.02.2002.



Comandor Nicolae APOSTOL

Prin Ordinul ministrului apărării naționale nr. 365 din 15.03.2002 a trecut în rezervă comandantul Divizionului Nave de Patrulare.



Prin Ordinul ministrului apărării naționale Nr.360 din 15.03.2002 au trecut în rezervă: cdor ing. Vasile BĂLAN, cdor Lucian-Dorin BOTEIU, cdor Viorel CIOROGAR, col. Gheorghe POP și col. Marinei ULUITU, iar prin Ordinul ministrului apărării naționale Nr.361 din 25.03.2002 au fost trecuți în rezervă: cpt. cdor Adrian COVALCIUC, cpt. cdor Constantin LĂCĂTUȘ, lt. cdor Ludovic FRAICO și mr. Costică CIREAȘĂ.

UN NOU COMANDANT AL FLOTEI MARITIME

Contraamiral de flotilă Constantin NASUIA

Prin Ordinul ministrului apărării naționale Nr.370 din 18.03.2002 a fost numit în funcția de comandant al Flotei Maritime, începând cu data de 01.03.2002.



La Academia Navală „Mircea cel Bătrân” și Baza de Instrucție Navală Mangalia a avut loc, în ziua de 9 martie 2002, depunerea Jurământului militar de către militarii în termen. La ceremonial au fost prezenți: viceamiral Corneliu Rudencu, șeful Statului Major al Forțelor Navale, contraamiral de flotilă Constantin Nasuia, comandantul Flotei Maritime, contraamiral de flotilă dr. Gheorghe Marin, comandantul Academiei Navale și comandor Neculai Eugen Bulboacă, comandantul Bazei de Instrucție Navală.

OASPEȚI BULGARI LA CONSTANȚA

O delegație militară condusă de generalul **Miho Mihov**, șeful Statului Major General al Armatei Bulgarei, a efectuat o vizită oficială în România, în ziua de 8 aprilie, la invitația omologului român, generalul dr. **Mihail Popescu**.

Pe timpul vizitei au fost analizate relațiile militare bilaterale, cooperarea în plan regional - SEEBRIG - quadrilaterală România-Bulgaria-Turcia-Grecia și au fost identificate noi modalități de intensificare a dialogului la nivelul conducerii celor două armate. Delegația bulgară a fost prezentă și la Constanța unde a avut ca obiective Statul Major al Forțelor Navale, Centrul de Scafandri și Academia Navală Mircea cel Bătrân.



„ESTE VITAL SĂ SE PĂSTREZE ȘI SĂ FIE ÎMBUNĂTĂȚITE CAPACITĂȚILE DE OPERARE ÎN APELE ALBASTRE!”

„Participarea la exercițiile și operațiile NATO și cele navale multinaționale va permite Forțelor Armate ale României să fie prezente cu costuri mai mici față de alte categorii de forțe în diferite teatre de acțiune și de asemenea oferă experiență în ceea ce privește războiul naval modern și asigură o motivație pentru Forțele Navale.”

**Interviu cu comandorul ERCÜMENT DOKANAKOGLU,
consilier pe probleme navale la Statul Major al Forțelor Navale**

Domnule comandor, care este misiunea dumneavoastră la Statul Major al Forțelor Navale?

Pe timpul vizitei oficiale în Turcia (anul trecut, n.n.) a șefului Statului Major General al României, domnul general dr. Mihail Popescu, acesta a solicitat numirea unui consilier turc pe probleme navale. În urma acestei solicitări, Statul Major General al Turciei în cooperare cu Comandamentul Forțelor Navale ale Turciei m-a numit pe acest post. Postul a devenit funcțional începând cu 1 septembrie 2001, în conformitate cu invitația oficială a Statului Major General al României. Principalele sarcini au fost indicate în aceeași scrisoare, acestea constând în oferirea de evaluări ale activităților curente de restructurare și în oferirea de asistență pe timpul antrenamentelor de luptă antisubmarin (ASW), antiaeriană (AAW), împotriva minelor (MW) și de realimentare pe mare (RAS).

Ce ați realizat în această funcție până acum?

Îmi conduc activitatea zilnică în biroul desemnat în cadrul Statului Major al Forțelor Navale, în subordinea contraamiralului de flotilă Victor Blidea. Până în prezent am efectuat vizite la Academia Navală „Mircea cel Bătrân”, Școala Militară de Maiștri a Marinei „Amiral Ion Murgescu”, Centrul de Scafandri, Direcția Hidrografică Maritimă, Flota Maritimă, navele din Constanța și Mangalia, Flotila Fluvială din Brăila și Batalionul de Infanterie Marină din Babadag. Pe lângă aceste vizite, am participat la diferite activități ale Comandamentului pe probleme NATO/PfP și din Programul Bilateral de Cooperare cu Marina Militară Turcă. Am pregătit și prezentat materiale privind diferite aspecte ale apărării naționale ale Forțelor Armate ale Turciei. Altă activitate semnificativă a fost organizarea unor exerciții ASW, AAW și RAS la bordul fregatei „Fatih” pe timpul vizitei sale în



Comandorul Ercüment Dokanakoglu s-a născut în anul 1957, a urmat Liceul Militar Naval și a absolvit Academia Navală în anul 1978. A îndeplinit următoarele funcții: ofițer cu operațiile și comunicațiile la bordul unor distrugătoare (1978-1982), instructor pentru „Sistemul de operare al fregatei clasa Meko” (1984-1989), ofițer cu operațiile la bordul fregatei Turgutreis (1991), ofițer cu operațiile la Comandamentul Grupului de Acțiune la Suprafață din Golcuk, ofițer de stat major la SHAPE (Cartierul General al NATO pentru Forțele Aliate din Europa) între 1993-1996, ofițer secund și comandant pe fregata Yavuz (1996-1998), Secretar General al Comandamentului Flotei Turciei (1998-1999), șeful Secției Planuri pentru Operații la Comandamentul Forțelor Navale din Ankara (1999-2001). De la 1 septembrie anul trecut ocupă funcția de consilier pe probleme navale la Statul Major al Forțelor Navale din Constanța. A absolvit următoarele cursuri: Școala Navală din Monterey, California, cursuri postuniversitare, titlul de master în tehnică de comunicații (1982-1984), Colegiul de Război (1991), Cursul pentru ofițeri de stat major la Colegiul Naval de Război al SUA (1992).

portul Constanța, pe 3 octombrie 2001. La aceste exerciții au participat mulți instructori din cadrul Forțelor Navale. Am avut onoarea să particip la ceremoniile ocazionate de Ziua Forțelor Armate ale României, pe 25 octombrie și Ziua Națională, pe 1 Decembrie.

Aș dori să-mi exprim aprecierea la adresa conducerii Statului Major al Forțelor Navale, a Flotei Maritime, Academiei Navale „Mircea cel Bătrân” și comandanților altor unități pentru strânsa colaborare și călduroasa ospitalitate arătată în cadrul Comandamentului și altor instituții ale marinei, pe timpul vizitelor mele. În mod special, a fost impresionant să văd vorbitori fluenți ai limbii turce, comandanți și ofițeri secunzi la bordul navei de patrulare maritimă „Cam. Eustațiu Sebastian” și a unei NPR (navă purtătoare de rachete). Aș mai dori să subliniez sprijinul valoros al ofițerului meu de legătură, căpitanul Ștefan Țampău, care m-a ajutat în toate problemele. Așa cum repet întotdeauna, eficiența funcției mele se bazează în mod cert pe strânsa cooperare cu omologii mei români pe diferite probleme. Cred cu tărie că nivelul actual al cooperării va fi dezvoltat reciproc într-un ritm susținut.

Cum ați sintetiza observațiile dumneavoastră privind Forțele Navale ale României și care credeți că este perspectiva?

Procesul de planificare a apărării, incluzând documentația referitoare la conceptele strategice și planificarea multianuală a bugetului este deja conform cu standardele NATO. Ca urmare, mai degrabă din perspectivă strategică decât de planificare, mi-am concentrat eforturile pe problemele operaționale și tactice ale operațiilor navale în Marina Română. Aș dori să menționez pe scurt câteva din observațiile mele.

Mai întâi aș vrea să mă refer la problemele de management al personalului și instruire. *Indiferent de cât de moderne*

și echipate sunt navele de război, un echipaj bine pregătit, cu un moral ridicat, reprezintă negreșit cel mai important factor în operațiile navale de astăzi. Procesul curent de restructurare a luat în considerare importanța acestui factor prin trecerea pe primul loc a problemelor de personal (sublinierile ne aparțin, n.n.). Reducerea efectivelor conform cu planul curent de restructurare, modernizarea câtorva platforme - de exemplu înființarea unui CIC (centru de luptă informatizat) la bordul fregatei „Mărășești” - și planificarea achiziționării de noi platforme compatibile cu NATO necesită replanificarea tuturor factorilor calitativi și cantitativi referitor la personalul din armată. Astăzi, structura forței, instrucția și pregătirea personalului sunt strâns inter-relaționate. În funcție de necesitățile structurii forței ar trebui asigurat personal capabil din punct de vedere cantitativ și calitativ. Pentru îndeplinirea misiunii, sistemul actual de învățământ și instrucție ar trebui să adopte în avans toate cerințele pentru personal. Acest continuu proces este vital pentru orice marină din lume. Pentru definirea inter-relațiilor între structura forței (incluzând dezvoltarea ei pe termen scurt) și sistemul de învățământ și instrucție navală ar trebui să fie executată o „analiză a sarcinilor și a funcțiilor”. Această analiză este împărțită în două: „analiza sarcinilor/locului de muncă” și „analiza schemei de mobilizare”.

Principalul scop al procesului de analiză a sarcinilor/locului de muncă este să definească sarcinile de bază și aptitudinile pentru fiecare funcție din cadrul schemei de organizare curente create pentru a pune în mișcare structura prezentă a forței (de exemplu ce anume tip de specificații sunt cerute pentru un ofițer mecanic, acestea putând fi legate de clasa navei și cerințele de bază, aptitudini; un asemenea mod de abordare poate fi aplicat de asemenea și maiștrilor militari și subofițerilor). Această analiză oferă standarde vitale pentru clasificarea din punct de vedere profesional a ofițerilor, subofițerilor, maiștrilor militari și personalului angajat. În vederea asigurării unui personal având aptitudinile și cunoștințele necesare, sistemul de învățământ/instrucție ar trebui să-și stabilească propriile standarde. Va fi necesar ca anumite cursuri adiționale, conținutul prezentelor cursuri sau chiar o programă nouă să fie adoptate.

Ca o consecință, considerând eforturile în derulare de modernizare și restructurare în cadrul Forțelor Navale ale României, punerea în aplicare a acestei analize ar trebui luată în considerare. Din moment ce punerea în aplicare poate lua mult timp și solicita un efort mare, ar fi bine ca flota să fie prima prioritate. Pe baza rezultatelor acestui proces, clasificarea profesională curentă a ofițerilor și maiștrilor militari ar putea fi refăcută. De



În vizită la Baza de Instrucție Navală Mangalia

asemenea, conținutul pregătirii pentru fiecare profesie, ca de exemplu liste de obiective, nivelul aptitudinilor și cunoștințelor de bază, ar trebui redefinite. Aceste schimbări ar putea stimula adaptarea necesară în sistemul de învățământ.

O altă evaluare este legată de organizarea curentă a navei. Instalarea printr-o continuă modernizare a subsistemelor sofisticate asistate de calculator, introducerea la bord a CIC va solicita modificări semnificative în organizarea curentă a navei din punct de vedere administrativ, operațional și de mentenanță. Pentru modernele și sofisticatele sisteme radar, sonar, controlul focului și război electronic, utilizarea operațională necesită alte direcții de acțiune decât mentenanța. Mai mult, cursurile de mentenanță ar trebui să fie mai lungi și mai scumpe. **S-a evaluat că, fără stabilirea unei priorități între operatori și cei care execută mentenanța în cadrul sistemului menționat mai sus, înscrierea fiecăruia la cursuri lungi și scumpe de mentenanță ar avea ca rezultat perioade de instrucție prelungite, cheltuieli suplimentare, reducerea calității instrucției și o serioasă lipsă de operare efectivă a acestor sisteme moderne menționate. Este esențial să se reevalueze clasificarea profesională prezentă în Forțele Navale și a responsabilităților/sarcinilor așteptate a fiecărei profesii.**

Câteva cuvinte despre aspectele materiale ale managementului. **Deși Forțelor Navale i-a fost alocată cea mai mică parte din bugetul apărării dintre categoriile de Forțe Armate, condițiile materiale ale principalelor unități**

combatante observate sunt acceptabile pentru îndeplinirea misiunilor. Cred că alt important factor pentru menținerea la un nivel acceptabil este că aproape 85% din unitățile combatante și toate platformele auxiliare au fost construite în România după 1985. Modernizarea sistemelor de sprijin logistic este un alt important punct. Stabilirea de standarde pentru piesele de rezervă, provizii și cerințele de combustibili, aplicarea unui sistem de control al stocurilor, optimizarea distribuției/transportului și ridicarea nivelului facilităților de mentenanță navală constituie pași vitali care trebuie făcuți cât mai curând posibil.

În legătură cu importanța Flotei pentru „Ape Albastre”. **Pe timpul reducerii, s-a evaluat că este vital să se păstreze și să fie îmbunătățite capacitățile de operare în „ape albastre”.** Ca urmare, până la înlocuirea pe termen lung a acestora cu altele noi și mai bune, ca de exemplu fregate, un număr corespunzător de corvete și submarinul ar trebui menținut, modernizându-le până la nivelul compatibilității cu ale NATO. **Această abilitate, prin participarea la exercițiile și operațiile NATO și cele navale multinaționale, va permite Forțelor Armate ale României să fie prezente, cu costuri mai mici față de alte categorii de forțe, în diferite teatre de acțiune și de asemenea oferă experiență în ceea ce privește războiul naval modern și asigură o motivație pentru Forțele Navale.**

Despre lipsa aviației navale. Cum este bine știut, aviația navală este partea nedetectabilă a marinelor moderne. Ea asigură mijloacele cele mai eficiente și fezabile pentru cercetare și



avertizare timpurie. Elicopterele sale, cât și avioanele, contribuie semnificativ la capacitatea ASW și ASUW (lupta împotriva navelor de suprafață) ale flotei. Iată de ce, lipsa unităților de aviație navală în cadrul structurii curente a forței ar putea avea efecte adverse în viitoarele operațiuni navale. Din moment ce aviația navală necesită echipamente și abilități speciale legate de sarcinile de îndeplinit pe mare, acoperirea acestor necesități prin folosirea elicopterelor și avioanelor Forțelor Aeriene nu este o soluție eficientă. **Includerea aviației navale în structura Forțelor Navale trebuie luată în calcul pe timpul fazei de restructurare a Forțelor Armate, cel puțin pe termen mediu.**

În legătură cu unele aspecte privind Comanda și Controlul (C2). Statele Majore din cadrul Forțelor Armate sunt deja restructurate după modelul NATO, iar planurile și procedurile se apropie și ele de standardele NATO. **În prezent, în organizarea C2 în cadrul Forțelor Armate, numai Statul Major al Forțelor Navale este situat în afara capitalei – București. După atingerea unui anumit nivel al eficienței C3I în cadrul Forțelor Armate, menținerea de bune relații la nivel de comandă cu ceilalți comandanți de categorii de forțe armate și cu Statul Major General într-un mediu de operare întrunit cât și, consider eu, mutarea Statului Major al Forțelor Navale la București ar trebui luată serios în considerare și realizată pe termen mediu.**

Ați putea descrie obiectivele și structura forței Marinei Militare a Turciei la începutul secolului XXI?

Turcia a intrat în secolul XXI cu perspective dinamice în domeniul economic, politic și de securitate. Evoluțiile politice și militare în Balcani, Caucazul de Nord, Transcaucaz și regiunile din Orientul apropiat, importanța în creștere a Mării Negre și estul Mării Mediterane, datorită noilor apariții de câmpuri energetice, relațiile cu Comunitatea Statelor Independente și noile inițiative cu Asia Centrală au deschis noi orizonturi cât și noi incertitudini în fața Turciei după era

războiului rece. Această nouă fază aduce în prim plan dezvoltarea și importanța indispensabilă a puterii maritime pentru Turcia, a cărei securitate și bunăstare sunt legate de cele trei mări de care este înconjurată. Această geografie oferă cele mai scurte și mai avantajoase, din punct de vedere comercial, linii de comunicații combinate pe mare și uscat, în și din centrele economice ale lumii pe durata întregului an.

Strâmtoarele Turciei, aflate sub controlul și suveranitatea Turciei, sunt cele mai strategice puncte ale acestei poziții geografice. În mod curent, mai mult de 50.000 nave trec prin strâmtoare, acolo unde Istanbulul poate fi considerat mega-orășul Europei. Traficul este de trei ori mai intens decât în Canalul Suez și de patru ori mai intens decât în Canalul Panama. Disproporționat față de alte nave, traficul petrolierelor a crescut mai mult, astfel că dacă alte mijloace pentru transportul țițeiului din rezervele Mării Caspice (conduce), nu au putut fi construite, această medie este posibil să ajungă la nivele periculoase. Pe lângă strâmtoare, Marea Egee este principala arteră pentru transportul intern pe mare, iar estul Mediteranei este un alt bazin considerat critic. Pe scurt, marea nu este numai singura arteră a economiei Turciei, dar și un bastion pentru securitatea statului. Așa cum Attaturk a ordonat, în faimoasele sale enunțuri, „noi trebuie să adaptăm afacerile maritime ca ultimul ideal al turcilor și să-l atingă în cel mai scurt timp” și „obiectivul

este o flotă perfectă și capabilă”, Marina Militară a Turciei și-a ocupat locul său de drept în apărarea națională.

O flotă care să fie întotdeauna gata să protejeze interesele maritime cât și Liniile Maritime de Comunicație care sunt vitale pentru economia sa a constituit mereu un obiectiv indispensabil pentru Republică. Astăzi, Marina Militară a Turciei își arborează pavilionul în 7 mări; asistă la dezvoltarea forțelor navale în țările aliate și prietene; participă la operațiile de menținere a păcii și de instaurare a păcii sub egida ONU, OSCE și NATO, face pionerat în alte proiecte care sprijină politica externă a Turciei. Recent, prin inițiativa regională a Turciei, BLACKSEAFOR a fost înființat cu participarea tuturor celor 6 țări riverane Mării Negre. Azi, Marina Militară a Turciei este pregătită să-și protejeze interesele maritime în timp de pace și de criză. Misiunea sa fundamentală este de a preveni războiul prin descurajare și protejarea intereselor maritime în timp de pace și să obțină victoria în caz de război.

La începutul secolului XXI, programele de modernizare ale Marinei Militare turce sunt dezvoltate pentru a atinge o structură a forței aptă să opereze în apele litorale ca și în marea liberă pentru a îndeplini toate aceste sarcini din spectrul de securitate. Politica generală a programelor de modernizare este orientată către procurarea de platforme prin transfer de tehnologie și construcții interne, atunci când este eficient din punct de vedere al costului.

În ultimele două decade, Marina Militară turcă și-ar putea moderniza substanțial principalele sale platforme, cu excepția a câtorva multiplicatori ai forței și armamentul naval aerian. Acum, principalul efort al modernizării țintește multiplicatorii forței ca de exemplu C4ISR, anume Orizont Lung pentru Recunoașterea Situației Maritime, sistemul GENESIS pentru îmbunătățirea sistemului de comandă și control la fregatele din clasa Perry cât și achiziționarea de avioane de patrulare maritimă (MPA), elicoptere Sea Hawk pentru aviația maritimă.



SECOND MÂITRE LE BIHAN, viitorul BAFRA, ultimul din cele 6 avizouri achiziționate de Turcia

Foto: Marine Nationale

Baza **Forței de Suprafață** constă în aproape 20 fregate, 20 vedete și alte nave de patrulare. În urma recentelor evoluții, cea de-a șaptea fregată clasa Perry va fi transferată de la Marina Militară a SUA în 2002. Marina Militară turcă are un alt proiect de modernizare denumit TF-2000, prin care intenționează să construiască 6 fregate moderne cu capacități crescute ASW, pe termen mediu, pentru a le înlocui pe cele care se învechesc. Un contract a fost semnat cu Franța pentru transferul a 6 foste corvete clasa Aviso ale Marinei Militare franceze. Primele 5 nave au fost transferate, iar ultima va intra în serviciu în luna iulie 2002. Programul denumit MILGEM urmărește, de asemenea, să înlocuiască vechile nave de patrulare cu nave moderne de patrulare în larg (OPV). Această clasă de nave va avea un deplasament între 1.200-1.500 tone și va fi capabilă să patruleze în apele litorale cât și să execute operații SAR și ASW.

Din cele 13 vedete din inventarul Flotei Turciei, ultimele 3 au fost denumite clasa KILIC. Caracteristicile acestor nave au fost îmbunătățite considerabil prin comparație cu celelalte platforme existente. Marina Militară Turcă continuă acest proiect cu vedetele îmbunătățite din clasa KILIC-II. Pentru a-și crește capacitatea de intervenție la dezastre, sprijin al păcii și proiecției puterii marinei, se va achiziționa, pe termen mediu, o navă tip LPD.

Flotila de submarine este o altă importantă componentă strategică. Marina Militară turcă și-a păstrat capacitatea de construcție a submarinelor din 1976 începând cu programul pentru clasa AY de 1.000 tone, care se baza pe tipul 209 al modelului german HDW. Șantierul Naval din Golcuk a construit 3 submarine după construcția primelor trei de către HDW, din Kiel, Germania. După aceste 6 submarine, un nou proiect de achiziționare bazat pe modelul 212 al HDW a fost început și terminat cu succes prin construcția a 4 submarine din clasa PREVEZE de 1.400 tone în șantierul naval Golcuk, care sunt capabile să lanseze rachete încapsulate HARPOON. Între timp, acest program este urmat de proiectul clasa 4 GUR, un model îmbunătățit 212. Primele 3 nave ale acestui proiect sunt în construcție. Turcia este determinată să continue proiectele de construcție a unor submarine mai avansate, ca și cele cu propulsie independentă cu aer, pentru a înlocui submarinele care îmbătrânesc.

Există un proiect de construire a 6 **vânătoare de mine**. Construcția primei nave a început în Germania în 2000, iar a doua navă în șantierul naval din Istanbul în august 2001. Următoarele nave urmează să fie construite în Turcia.

Pentru achiziționarea a 8 **elicoptere** de tipul S-70 B Sea Hawk, a fost semnat un contract cu SIKORSKY pentru a intra în serviciu începând cu primele săptămâni ale lui 2002. Un alt contract este în curs de negociere pentru un al doilea pachet de SEA-HAWKS.

MPA (avioane de patrulare maritimă). Pentru a cumpăra 6 avioane CN-235 CASA MPA, a fost semnat un contract cu consorțiul CASA-TAI. Marina Militară Turcă și-a planificat să mai procure încă 10 MPA cu capacități de supraveghere sporite.

Noi considerăm toate aceste eforturi de modernizare ca irelevante dacă nu sunt sprijinite de un personal bine instruit și pregătit, cu un moral ridicat, care a fost un factor cheie al succesului nostru până acum. Investițiile noastre în această arie vor continua să fie o prioritate. În concluzie, Marina Militară turcă își va continua eforturile de modernizare stabilind un echilibru între necesitățile sale de securitate și condițiile permissive, pentru a contribui la pacea și stabilitatea în regiune ca și în apele lumii, când este necesar.

Înainte de a încheia acest interviu aș dori să mulțumesc revistei „Marina Română” pentru că mi-a permis să-mi împărtășesc punctul meu de vedere cu toți valoroșii ei cititori.

Bogdan DINU



Busolele tuturor timpurilor arată numai un punct cardinal, acela nu e nici Răsăritul și nici Apusul, dar oferă siguranță în stabilirea tuturor direcțiilor. Iar oțelul navelor noastre, topite și returnate în România, are memoria metalului, obișnuit să nu facă distincții politice. Flota noastră va trebui să meargă, sub tricolor, în toate cele patru zări.

Prof. univ. dr. **Gheorghe DUMITRAȘCU**



Până când axiomele nu vor fi degradate de către marile puteri, ele rămân la acest grad de generalitate: axiome. De pildă, axioma conform căreia România are un destin naval, danubiano-euxino-pontic. Destinul naval se numește mai nou "poziție geopolitică", în virtutea căreia a existat o "geo-istorie". Adică un dictat al așezării geografice. Legat de

prima axiomă, nu putem nega că există vreo cale de transport mai ieftină decât cea navală. Pe râuri, pe fluvii, pe mări și oceane. Pentru o și mai simțită ieftinătate, în perspectivă, nu te dai în lături să construiești costisitoare canale. E tot o lege, cu tărie de axiomă și de destin. Desigur, transportul pe apă se face cu nave. Și e bine ca unele dintre ele să ți le faci singur.

Ce se întâmplă cu flota? Cred că și întrebările și răspunsurile țin de domeniul unui trecut care, în sistemul și în durată de viață a navelor, are dimensiuni foarte strâmte. Cu puține excepții, în 1989 mare parte a flotei noastre era inoperabilă, "obosită", "îmbătrânită". Aceasta nu justifica, desigur, jefuirea ei de către interesați și nici dispariția navelor bune, care au apărut ca proprietăți ale unor companii străine

sau mijloace de îmbogățire a unor așa-zisi armatori, care făceau comerț cu "teritoriile" patriei. În privința problemelor ce țin de partea juridică, rămâie în preocupările organelor penale, istorice sau morale. Suntem în anul 2002. Ce e de făcut? Ni s-a trasat un destin - dumnezeesc adică - acela de a ne manifesta ca națiune maritimă. Se pare că noi, Oedip modern, dar fără motivația lui morală, dimpotrivă, luptăm împotriva propriului nostru destin.

Perioada de tranziție nu înseamnă, în nici un caz, obligatoriu, una de stagnare sau de dare înapoi. Lumea se va dezmetici. Integrări la nivel continental, regional, zonal și inter-zonal vor crea unele condiții favorabile pentru o țară sau alta, dintr-un domeniu sau altul, în ideea producției, exportului, transporturilor. Ne întoarcem la ideea-forță a lumii de azi, și mai ales de mâine, că nu există posibilitate de supraviețuire a omenirii, popoarelor, oamenilor, decât activitatea; a produce, a face schimb, a gândi, a inventa, a învăța pentru cei care vin, în toate părțile lumii, cu toată lumea, în funcție de interesele noastre. Evident, în linii mari, într-o lume interdependentă, în fața unor probleme uriașe nu doar că trebuie să ne apărăm, cu dinții și cu ghearele, interesul nostru, dar trebuie să și colaborăm, inteligent și suplu, cu toată lumea. S-a greșit când ni s-a impus ideea că nu există decât Răsăritul! Greșim și mai mult când credem, cu mintea adormită, că nu

există decât Apusul, oricât de atrăgătoare ar fi luminile sale. Lumea noastră e un tot și noi trebuie să ascultăm toate punctele cardinale.

În domeniul transportului naval trebuie construită o companie națională de navigație, de mărime mijlocie, undeva spre 40 de nave, într-un sistem foarte bine articulat în care contribuția șantierelor noastre navale, optimizate, să fie chemată numai pentru anumite tipuri de nave sau de lucrări. Cel puțin în această fază, de 3-4 ani, cele mai multe dintre instalații și echipamente trebuie să provină din străinătate, toate foarte bune, oricât ne-ar costa. Societatea Națională Română de transport naval va funcționa ca nucleu esențial al unui sistem și, prin agenții din porturile care ne interesează, ar putea aduce servicii și unor companii particulare românești (sau în mare parte românești), viabile. Acești agenți navali ar dubla prin eficiență pe atașajii comerciali din zonele sau țările respective. S-ar putea stabili linii regulate, dar navele și comandanții ar avea și deplină libertate - prin justificare - pentru "partide" apărute ad-hoc. Plata lor, onorabilă și în funcție de eficiența navelor, ar înălțura, în cea mai mare parte, mita.

În privința cadrelor, ele trebuie formate în continuare în țară: reînființarea imediată a Liceului de marină, în care pregătirea marinărească să nu cuprindă mai puțin de 40% din program. Elevi de elită, promoții de elită, înzestrare tehnico-didactică de excepție. Uniforme și mândrie profesională și națională. În același sens, menținerea și dezvoltarea Școlii Militare de Maiștri a Marinei, care oferă coloana vertebrală marinei însăși. Unificarea prin sistem "federativ" a celor două instituții de învățământ de marină. Nu desființarea grosieră a Institutului de Marină Civilă (Universitatea Maritimă) ci, repet, unificare "federativă". Era și părerea de acum șase ani a președintelui actual al României, dar și a regelui Carol al II-lea (după "Marea Noastră", număr festiv din 1937). Iată ce spunea Carol al II-lea: *"Mai am o dorință, și îi rog cu insistență pe domnii miniștri ai Comunicațiilor și ai Armatei să o ducă la bun sfârșit: ca Școala de ofițeri de marină să fie una singură pentru ofițerii din marina comercială și pentru cei ai marinei de război. Pregătirea acestor navigatori să se facă sub același acoperiș, cu același sufl și în același gând. Lucrul acesta își are importanța lui morală dar, desigur că toți vor pricepe că și din punct de vedere economic, va fi un câștig. De ce două școli în loc de una?"*

Evident, în condițiile excepționale ale începutului lui 1990 am susținut înființarea unui Institut de Marină Civilă și el și-a dovedit, printr-un management inteligent, nu doar viabilitatea ci și un oarecare renume. Însă, pregătirea comună a viitorilor ofițeri de marină, cu o înzestrare tehnică mult superioară, cu o selecție de o extraordinară duritate, ar face ca, pe de o parte, să avem o marină comercială și de război cu un personal de mare valoare, iar pe de altă parte, "prețul" tehnicienilor și ofițerilor maritimi români să fie, pe plan mondial, cel puțin dublu. Înțeleagă fiecare, nu ce vrea, ci ce am spus eu, fără ocolișuri.

Dar marina de război? Ea trebuie să existe în continuare, pentru că primejdii clasice și de altă natură impun existența unei marine corespunzătoare locului nostru la Marea Neagră, redusă din punct de vedere numeric, dar crescută în eficiență și deosebit de bine înzestrată tehnic. Nu cred că putem rămâne în continuare cu navele-școală în șantiere navale fără bani și cu muncitori neplătiți. Nu de aici se fac economiile

țării, în felul acesta cresc doar datoriile ei.

România de azi trebuie să existe, mai ales ca obligație, pentru România de mâine! Nu vom fi mai mulți și nici România mai mare. Dar vom fi mult mai puternici prin stimularea inteligenței românești, prin plata corespunzătoare a eforturilor și dăruirii românilor și printr-o forță morală, care va include trei elemente: demnitatea cinstei, mândria națională, locul nostru în lume, prin specialiști deosebit de "căutați" pentru pregătirea și cinstea lor. De aici rolul excepțional al școlii, al culturii, cheltuieli de o sută de ori mai mari pentru cercetarea științifică, pentru azi și pentru perspectivă. Largi raporturi internaționale, largă deschidere către toate punctele



cardinale, colabore, pe toate planurile, cu școlile științifice cele mai înalte.

Și mai e ceva: Busolele tuturor timpurilor arată numai un punct cardinal, acela nu e nici Răsăritul și nici Apusul, dar oferă siguranță în stabilirea tuturor direcțiilor. Iar oțelul navelor noastre, topite și returnate în România, are memoria metalului, obișnuit să nu facă distincții politice. Flota noastră va trebui să meargă, sub Tricolor, în toate cele patru zări. Că va mai fi și un alt steag, el nu poate fi decât al colaborării cinstite, în organisme internaționale, benefice pentru toate popoarele și pentru Lume, în totalul ei.

Dacă știi ce vrei, totul va merge bine!

Floare BRÂNZĂ

Cu toate că noțiunea *intendent* este familiară într-o unitate militară, vă rog să detaliați în ce constă activitatea dumneavoastră profesională. Considerați că este o muncă dificilă pentru o femeie?

Mă ocup cu aprovizionarea alimentelor și echipamentului necesare tuturor cadrelor (ofițeri, subofițeri, maiștri militari), militarilor în termen și militarilor angajați pe bază de contract, pentru tot ce înseamnă marină în Garnizoana Tulcea și depozitele care sunt în apropiere. Mergând la concret, munca mea înseamnă aprovizionare, distribuție, plată facturi și tot ce decurge de aici, la care se mai adaugă responsabilități pentru spălătorie (cu un efectiv destul de numeros), atelierele de cizmărie și croitorie. Este o muncă destul de dificilă dacă ținem cont de faptul că azi totul diferă față de ceea ce am învățat noi în școală, că legislația se schimbă foarte des, iar aprovizionarea și distribuția trebuie făcute la nivelul și în conformitate cu documentele mereu noi ce apar în timp. Aici nu este loc de greșeli, de erori de calcul, de întârzieri prea mari. Eu sunt intendent și după cum bine cunoașteți se merge azi pe o restructurare masivă a unor astfel de posturi. La noi în unitate, din trei am rămas doar unul - adică eu. Pentru o femeie este destul de greu (dacă se are în vedere volumul mare de muncă, de acte în evidență, numărul mare de oameni cu care conlucrezi), dar dacă ești stăpân pe cunoștințele în domeniu, dacă studiezi și-ți însușești tot ce apare nou, dacă îți place ceea ce faci treci peste dificultăți. Și vă spun sincer: mie îmi place enorm ceea ce fac și chiar dacă, ajunsă acasă, resimt oboseala și stresul, ceea ce am realizat peste zi îmi dă satisfacții pe care nu le pot exprima în cuvinte.

Nu totul este cum am vrea: bine și frumos. Sunt probleme în toate unitățile militare, în relațiile interumane, la care fiecare încearcă să le găsească o rezolvare. Și unitatea dumneavoastră nu face excepție...

Problemele cu care ne confruntăm sunt cele cu care se confruntă toată armata la această oră. Ne-ar plăcea să avem fondurile necesare la dispoziție, să rezolvăm totul ușor, cu mai puține hârtii, să nu fie nimeni supărat. Dar fondurile sunt cele care sunt; le împărțim de așa natură încât să acoperim cât de cât necesarul pentru fiecare sector și toată lumea să fie mulțumită. Eu zic că multe din probleme și le mai face și omul, ceea ce nu este și cazul meu. Am norocul și avantajul unui comandant - domnul colonel Eugen Stroe - de aceeași formație profesională, logistică, și beneficiaz de un sprijin extraordinar. Înțelegerea cu șefii, colegii, subordonații cred că ține de fiecare în parte, pentru că seriozitatea, decența, pregătirea profesională, modul în care vorbești, te adresezi îți dă dreptul de a privi persoana din fața ta în ochi și de a fi sigur pe tine. Secretul reușitei constă în "a te bate" pentru fiecare lucru pe care vrei să-l obții și eu am câștigat totdeauna. Rezultatul: o bună aprovizionare, servicii de foarte bună calitate, o dotare mai bună față de anii precedenți. Se spune că "logistica este spatele", dar țin să precizez că dacă aici nu merge bine, nu va merge bine până sus.

Să abordăm statutul dumneavoastră în cele trei ipostaze: femeie purtătoare de uniformă militară, șef și subordonat. Putem vorbi de avantaje sau dezavantaje?

A purta uniformă militară poate fi un foarte mare dezavantaj dacă nu ești cu adevărat om. Ca femeie ofițer trebuie să fii foarte serioasă în comportament și să ai mult respect de sine, să fii muncitoare și perseverentă, să știi ce vrei și să poți discerne întotdeauna binele de rău. Avem încă de luptat cu o mentalitate, care nu ține de noi, femeile. De noi ține doar faptul că trebuie să



Căpitan **Fănica MITRA** s-a născut în ziua de 26 octombrie 1965 în localitatea Barcea, județul Galați. După absolvirea Liceului Industrial nr. 1 din Bârlad a urmat cursurile Școlii militare de ofițeri activi "Nicolae Bălcescu" din Sibiu, apoi pe cele ale Facultății management și contabilitate - Universitatea "Spiru Haret". De la absolvirea școlii militare lucrează în aceeași unitate - Baza 325 Logistică Tulcea - fiind astăzi ofițer 3 în cadrul serviciului aprovizionare-echipament și locțiitor pentru logistică. Este căsătorită din anul 1990 cu căpitan Laurențiu Mitra, locțiitor pentru logistică la unitatea militară Babadag și are o fetiță, Adriana, în vârstă de 11 ani.

știm întotdeauna ce vrem, să ne facem înțelese și acceptate. Dacă știi ce vrei, chiar dacă lucrezi în mediu "bărbătesc", totul va merge bine. Deci, după mine, avantajul ți-l creezi singură. Ca șef, eu având în subordine peste 30 de angajați, mă număr printre cei care știu întotdeauna ce vor, un șef pe care nu trebuie să-l minți și cu care trebuie discutat întotdeauna la concret, deschis și argumentat. Eu îmi respect și îmi apăr subordonații și sunt sigură că nu le cer prea mult când doresc, la rândul-mi, respect și înțelegere din partea lor. Ca subordonat sunt un om receptiv, execut ordinele și încerc să am întotdeauna o relație amiabilă cu șefii mei, de la care primesc mult sprijin și ajutor.

Ați trăit azi, alături de colegi, un moment important din viața unității. Ce sentiment vă încearcă la ceas aniversar?

Mândrie, asta este sentimentul. Sunt legată sufletește de această unitate. Am venit aici cu gândul să rămân două luni și iată au trecut 12 ani. Pentru mine, ziua de azi a fost deosebită. Alături de toți, cadre militare și salariați civili, am satisfacția realizării unui lucru de excepție. Organizarea sărbătorii a necesitat un volum foarte mare de muncă, dar rezultatul s-a văzut: a ieșit totul perfect. Despre acest lucru vorbesc de la sine felicitările primite și cuvintele frumoase ale invitaților. Și țin să

Baza 325 Logistică - 40 de ani

Valentina CIUCU

Una din unitățile specializate ale Flotei Fluviale "Mihail Kogălniceanu", Baza 325 Logistică Tulcea, este de patru decenii în slujba Forțelor Navale Române. Prin experiența bogată acumulată de-a lungul acestor ani și dotarea corespunzătoare, care înseamnă astăzi nave de remorcaj, de aprovizionare, de comandament, de intervenție rapidă, de salvare, două bacuri frigorifice pentru aprovizionarea navelor în raioanele temporare, un ponton de vitalitate pentru antrenarea echipajelor, un tanc de combustibil de 80 tone, un remorcher fluvial și, nu în ultimul rând, Atelierul de Reparații Nave, înzestrat cu un doc plutitor de 200 tone, personalul unității este apt să asigure în prezent orice formă a acțiunilor de luptă, derulate în sectorul său de responsabilitate. Adică, Galați, Isaccea și Delta Dunării, între Chilia și Sfântu Gheorghe.

Prima aniversare de anvergură din viața unității a fost o bucurie multiplă pentru colonelul Eugen Stroe, actualul comandant al Bazei 325 Logistică Tulcea, care a împărțit satisfacția acestor clipe nu numai cu subordonații și invitații ci și cu tatăl său. Veteran de război, la 85 de ani împliniți în toamna anului trecut, acesta a revenit în curtea fostului Regiment 33 Infanterie de unde în anul 1941 pleca pe front, împreună cu un alt combatant căruia îi fusese comandant de grupă. Îmbrățișându-și fiul, soldatul veteran Stroe ne-a amintit tuturor cât de aproape de noi sunt, uneori, bucuriile vieții.



Oficialități din orașul și județul Tulcea și din Forțele Navale au onorat sărbătoarea

Prețuind pe înaintași



precizez un lucru: pentru mine, în mod special, a însemnat ceva aparte, ce-mi va rămâne în minte și inimă: am fost și eu, aici, ofițer activ, când Baza 325 logistică Tulcea a împlinit o vârstă frumoasă și încă tânără - 40 de ani de la înființare.

În final să ne detașăm puțin de viața din armată și să ne referim la un om obișnuit. Și pentru că este o primăvară frumoasă, pentru că se apropie Sfintele Sărbători de Paște, să descoperim și alte laturi ale personalității dumneavoastră.

Fără uniformă sunt femeia clasică (nu fiindcă nu-mi place ce-i la modă, ci fiindcă detest libertinajul în comportament), normală, cu obligații familiale - soție și mamă - de la care noi nu putem abdica indiferent cât va evolua societatea. Sunt romantică,

sensibilă, o foarte bună prietenă (prieteniile mi-i aleg nu după poziție socială ci după suflet), îmi place să ajut pe toată lumea, fapt ce îmi dă o mare mulțumire sufletească. Gust o glumă bună, citesc mult, mă emoționează lucrurile frumoase și mă bucur când primesc flori (trandafiri, în special galbeni).

Primăvara este anotimpul meu preferat, deși ar trebui să-mi placă mai mult toamna, eu fiind, după zodie, Scorpion. Renașterea naturii îmi dă mai multă energie, bucurie sufletească și mai multă plăcere de a munci. Însă Sărbătoarea Paștelui este mai presus de toate, cum ar trebui să fie pentru toți românii. Pentru mine, ca ortodox, fire foarte religioasă, reprezintă triumful vieții asupra morții.

MUZEUL ACADEMIEI NAVALE

"MIRCEA CEL BĂTRÂN"

A ÎMPLINIT UN AN!



Bogdan DINU

Într-o vreme în care întemeierile din spațiul culturii și mai ales dănuirea lor în timp - inclusiv în sistemul militar, unde sintagma "cultura în armată" are, în multe cazuri acoperire în realitate, dar unde, în același timp, instituțiile de cultură sunt și primele victime ale restructurării - sunt atât de puține și firaive, momentele care marchează o istorie de un an sau un deceniu merită atenția noastră. Anul acesta, la 1 februarie, Muzeul Academiei Navale "Mircea cel Bătrân" a sărbătorit un an de la deschiderea oficială. După ce mulți i-au "cântat prohodul" înainte de a se fi născut, după ce alții i-au contestat utilitatea, iată că, prin perseverența doamnei **Mariana Păvăloiu** și a conducerii Academiei Navale, acest muzeu a devenit o realizare cu care instituția a ajuns să se mândrească.

Un an scriptic, pentru că povestea muzeului începe cu mult înainte. Poate că este singurul muzeu din țară a cărui devenire și istorie poate fi aflată din fiecare număr al



revistei "Marina Română". "Mereu sensibile și generoase inimile bătrânilor marinari" a devenit mai mult decât o simplă rubrică prin care cititorii erau informați despre noile achiziții. De aici aflăm nu doar "povestea" fiecărui obiect și modul în care a ajuns în muzeu ci mai ales despre oameni, marinari, ofițeri și despre dragostea lor față de marină și mare.

Mariana Păvăloiu, custodele instituției și "prietenii muzeului" (cum îi plăcea cuiva să-i denumească pe toți cei care au pus umărul la acest vis devenit realitate - de la conducerea Academiei la muzeografi,

de la ziariști la donatori) au ținut de fapt să puncteze în această zi frumusețea și viabilitatea unei idei. Mai puțin în termenii "eficienței" economice cât al câștigului demersului cultural ca atare, al ideii de muzeu ca spațiu de meditație, al relației intime care se stabilește între vizitator și piesele expuse. Mai mult ca oricând astfel de instituții (inclusiv presa militară) ar trebui sprijinite pentru că ele sunt cele chemate să realizeze imaginea Forțelor Navale Române. Iar dacă vorbim despre capitalul de imagine, tradițiile nu credem că pot fi cumpărate sau fabricate...



CARTE. În perioada 6-10 martie a.c., Teatrul Național din Craiova a găzduit "**Caravana Gaudeamus. Carte de învățătură**", prima ediție, la care au participat edituri aparținând unor prestigioase instituții de învățământ superior din București, Cluj-Napoca, Craiova, Arad, Târgu-Jiu, Petroșani, Slatina. Au expus, de asemenea, reprezentanțe ale unor cunoscute edituri de carte străină - British Council, Oxford Educational Centre. Din Constanța au fost prezente Academia Navală "Mircea cel Bătrân" și Centrul de Perfecționare a Personalului din Marina Civilă. Prestația Academiei Navale, prin standul de carte, s-a bucurat de un succes deosebit, astfel că la premiere a primit Premiul "Educația" al Ministerului Educației și Cercetării pentru cea mai completă activitate educațională. Datorită acestui premiu, în anul 2003,

Academia Navală va avea asigurat stand în mod gratuit, continuitatea fiind dată prin activitatea editorială de calitate a centenarei instituții de învățământ superior.



Foto: Marius Atudosiei

În perioada 3 - 7 aprilie 2002 s-a desfășurat în municipiul Cluj-Napoca a III-a ediție a Târgului de Carte „Gaudeamus - carte de învățătură”, manifestare inclusă în circuitul deja consacrat, „Caravana Gaudeamus”, inițiat de Societatea



BAZIN. Prima zi de Mărțișor a fost marcată la Academia Navală "Mircea cel Bătrân" și printr-un eveniment așteptat vreme de șapte ani - repunerea în funcțiune a bazinului olimpic de înot. Rod al efortului colectiv, această realizare este benefică atât pentru studenți și cadrele instituției, precum și pentru copiii personalului din Marina Militară dornici să practice acest complex sport.

Națională de Radiodifuziune. Prezent la festivitatea de deschidere a Târgului de Carte, președintele României, domnul Ion Iliescu, a vizitat standul Academiei Navale „Mircea cel Bătrân” unde i-au fost prezentate oferta educațională precum și preocupările cadrelor didactice și studenților instituției în domeniul perfecționării procesului de învățământ. (M.P.)

ARMATA ȘI BISERICA

“OMULE, VREI SĂ TRĂIEȘTI MULT, POSTEȘTE MULT”

(Sfântul Vasile cel Mare)

“POSTUL ÎNTOARCE JUMĂTATE DIN CALEA CE DUCE LA MOARTE”

(Sfântul Ioan Gură de Aur)

Porunca postului a fost dată în Rai: “Nu mâncați din pomul cunoștinței binelui și răului” (Fac 2,17) a poruncit Dumnezeu lui Adam și Eva. Dumnezeu a dat în Rai porunca de a nu mânca din pomul cunoștinței binelui și răului, pentru ca omul să practice virtutea înfrânării, care este prima condiție a însănătoșirii morale.

Atunci când omul se înfrânează în ceea ce privește mâncarea, el devine stăpânul trupului, nu se mai lasă ispitit de el și nu mai este robul lui.

Sfinții Părinți ai Bisericii Ortodoxe arată că lăcomia pântecele este primul păcat capital, din care izvorăsc toate patimile.

Într-adevăr, îmbuibarea duce adesea la beție, la lene, iar acestea aprind trupul spre desfrânare. Toate acestea, având nevoie de bani, conduc la furie, înșelăciune, avariție. Cine nu poate dobândi bani se întristează, se mânie și invidiază pe cei care au și, astfel, rezultă păcate mari a căror urmare este moartea sufletească și trupească.

POSTUL este, în schimb, spre folosul trupului și al sufletului, pe care le purifică și le întărește prin harul lui DUMNEZEU.

Legea Vechiului Testament recomandă postul și arată foloasele lui: “Nu fi nesățios întru toată deșertăciunea și nu te apleca spre mâncăruri multe... pentru nesaț mulți au pierit, iar cel înfrânat își va spori viața” (Sirah 37,32-34).

Medicina recomandă înfrânarea și postul ca mijloace de preîntâmpinare și de vindecare a bolilor. Medicii au constatat că după trei zile de mâncare cu carne, în organism se află 67.000 de microbi/cm³, iar după un regim vegetarian se găsesc numai 1.500 de microbi/cm³.

În perioada care a mai rămas până la Învierea Domnului trebuie să ne spovedim, să luăm SFÂNTA ÎMPĂRTĂȘANIE însoțite de sfeștanie, curățenie trupească și sufletească, fapte de milostenie, iertare și smerenie, iar rezultatele nu vor întârzia să apară prin luminarea și înțelesul sensului vieții fiecăruia.

ASA SĂ NE AJUTE DUMNEZEU!



6 ianuarie 2002. Slujba de Bobotează în Portul Tomis

23 Aprilie

Sfântul și Mare Mucenic

GHEORGHE, Purtătorul de biruință.

Gheorghe s-a născut în a doua jumătate a secolului III, din părinți bogați care îi dau creștere aleasă și pentru faptul că era înclinat spre altruism îl determină să îmbrățișeze cariera militară. Urcă repede treptele conducerii în armată ajungând general și om de încredere al împăratului Domițian. Toți se mirau cum un tânăr de vârsta lui, aproximativ 30 de ani, și poziția lui de general, să fie cu atâta prestanță, să nu bea, să-și păstreze castitatea, să-și iubească și să-și respecte părinții, să nu participe la orgiile de tot felul ale matroanelor și destrăbălatelor din casele de toleranță ale romanilor.

Religia oficială a statului se schimbă după interesele materiale ale dinastiei imperiale, creștinismul se răspândește în masele de ostași sătui de atâtea divinități născocite de oracole și înșelători și de religiile zise misterioase, împrumutate din Orient sau din Sciția. Generalul Gheorghe a renunțat la toate demnitățile luând apărarea creștinilor în momentele persecuției acestora. Pentru credința sa a fost supus la multe cazne, în cele din urmă tăindu-i-se capul în ziua de 23 Aprilie anul 304. Moaște din trupul său au fost aduse la Mănăstirea Ciolan (județul Buzău).

24 Aprilie

**Sfinții Ierarhi Ardeleni
IOREST și SAVA**

Omenia poporului nostru este recunoscută peste tot în lume, de aceea populația noastră autohtonă a primit, în repetate rânduri, pe mulți persecutați cum este și cazul husiților.

Aceștia au adus cu ei religia calvină și au încercat s-o impună locuitorilor din Transilvania, cei care le oferiseră ospitalitate. În lupta pentru apărarea credinței și a neamului au fost persecutați și apoi uciși prin torturi și zile grele de temniță și mitropolii ardeleni Iorest și Sava, în anul 1642 și respectiv 1680.

12 Mai

Sfântul IOAN VALAHUL

Pentru credința sa în HRISTOS, pe când se afla ca rob la turci, și pentru apărarea trupului de moravurile societății turce (sodomia) și împotrivirea sa la căsătoria cu o bogată soție văduvă a unui demnitar turc Ioan Valahul este ucis pe malurile Bosforului în anul 1662. Soția demnitarului turc a fugit după moartea sa la o mănăstire ortodoxă din Orient, călugărindu-se. Așa s-a scris în Cartea vieții numele Sfântului Nou Mucenic Ioan Valahul și pomenirea lui și a celorlalți martiri români va fi din neam în neam. AMIN. ■

*Ipodiacon MM1 Soare BONEA
student Teologie Pastorală*



Prima lună a acestui an ne-a oferit bucuria de a-i felicita pentru superba aniversare a 80 de ani de viață pe domnul viceamiral (r) ing. Marcel Diaconescu (14 ianuarie) - *foto dreapta* - și pe domnul contraamiral (r) ing. Constantin Tomescu (31 ianuarie) - *foto stânga*.

Cei doi sărbătoriți au urmat cursurile Școlii Navale "Mircea"

La mulți ani, Domnilor Amirali!

la vreme de război. La absolvire, în anul 1942, aspirantul Diaconescu a fost declarat șef de promoție, dovedindu-se foarte bun la teorie, dar și la practica efectuată pe o navă de luptă maritimă, în primele luni de război ale României. În următorii ani, a luat parte la misiunile de luptă ale Forțelor Navale Maritime, la bordul vedetelor.

În fruntea promoției "Decebal" (1943) s-a situat aspirantul Constantin Tomescu, care a participat la război la bordul distrugătoarelor "R".

După război, cei doi locotenenți s-au înscris la Politehnica din București.

Puntiștii au devenit astfel, la absolvire, ofițeri tehnici, primind funcții pe linie de înzestrare și construcții navale. În anii '70 erau ofițeri superiori și, cu tenacitatea și perseverența ce nu i-a părăsit nici o clipă, cu mult curaj, au abordat specialități de pionierat la vremea aceea. Domnul Diaconescu a devenit primul informatician militar marinar, iar domnul Tomescu, director coordonator al Institutului Român de Cercetări Marine, de pe această poziție militând pentru necesitatea creării unui Centru de scafandri al Marinei Militare (1 octombrie 1976).



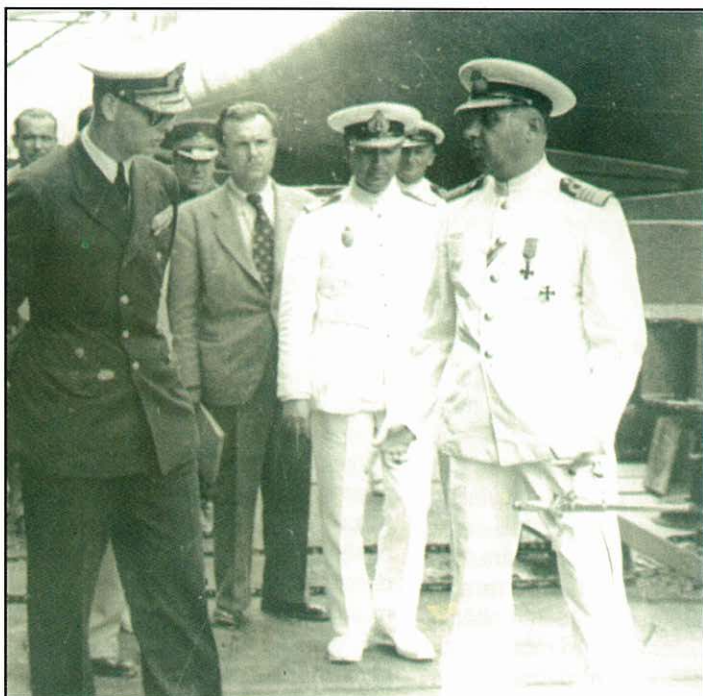
De la înălțimea celor opt decenii, cei doi domni amirali au ținut să se adreseze studenților Academiei Navale "Mircea cel Bătrân": "Doresc tinerilor studenți marinari sănătate, succese depline și să nu dezarmeze oricât de mari ar fi obstacolele. Perseverare semper" (contraamiral (r) ing. Constantin Tomescu).

Mariana PĂVĂLOIU

Un manuscris inedit

al contraamiralului Horia Macellariu (1894-1989)

O FIDELITATE ȘI UN REFUZ



Comandorul Horia Macellariu (primul din dreapta) împreună cu regele Mihai în vizită la canoiera Ghiculescu. Constanța, 1943.
(fotografie inedită din colecția Muzeului Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”)

În afara carierelor diplomatice sunt și altele marcate de capacitatea de a se adapta situațiilor cele mai diverse și de a servi Țara (Statul) neglijând peripețiile politice și incidențele misiunii; și între acestea sunt: cariera armelor, dar mai ales Marina. În exercitarea funcțiilor și comandamentelor, cu cât te afli pe treptele cele mai de sus ale erarhiei, cu atât nu trebuie să uiți niciodată principiul din Strategia navală, "disciplina intelectuală", dar mai ales să nu fii un executant prea clasic: suplu și continuu, ci mai curând un fidel și un potrivit: fidel României și poporului român în vremuri când nu urmărești nici un avantaj personal cât de mic; și un potrivit în a confirma și executa inițiativele șefilor tăi care pot să ruineze situația țării și poporului, fie că acești șefi sunt prea departe pentru a cunoaște adevărata situație, ori cea pe care o cunoșteau este alta, și a schimba ordinele, fie că indicațiile date de ei sunt conștiente.

Farul călăuzitor al responsabilității tale este România și Poporul român și înainte de toate te-ai născut român.

Eveniment editorial



Abordând din mai multe perspective două din cele trei elemente spațiale fundamentale la care se raportează, istoric, existența noastră ca popor, lucrarea asociază știința militară cu politica militară și geopolitica în ceea ce privește Marina și interesele României în arealul legat de Marea Neagră și Dunăre. **“România trebuie să-**

și poată apăra interesele în Marea Neagră și pe fluviul Dunărea, iar în cooperare cu aliații și partenerii săi în celelalte spații maritime internaționale” apreciază autorul, aserțiune pe care o desemnează drept *motto* pentru lucrare.

Chiar dacă lucrarea reprezintă o sumă de articole, publicate deja de domnia sa în ultimii zece ani în diverse publicații militare, printre care și revista “Marina Română”, apreciez că autorul a găsit o soluție fericită de a le înmănunchia într-o lucrare coerentă și consistentă.

Referindu-se într-un prim capitol la aspecte ale gândirii maritime românești din perioada antebelică, lucrarea tratează, în continuare, sintetic, o serie de

probleme legate de Puterea maritimă, Strategia maritimă, Doctrina maritimă, Politica maritimă, toate în strânsă corelare cu posibilitățile și interesele României, în contextul geopolitic al începutului de mileniu trei. Titlurile câtorva articole sunt concludente: *“România are cea mai mare responsabilitate danubiană”, “Echilibrarea flotei în perioada de*

care, din păcate, nu tratează totdeauna cu atenția cuvenită aceste interese majore, dar mai ales rolul ce-i revine Marinei Române în acest context.

Prin conținutul și ideile avansate, lucrarea îmbogățește substanțial tezaurul științific și cultural marinăresc, și nu numai, consacrand totodată un autor și un publicist fervent care dovedește că “bastonul” de

MARINA ROMÂNĂ ÎN TIMP

Acum 10 ani (nr.11, ianuarie-februarie 1992). Publicam, sub semnătura viceamiralului (r) Constantin Iordache (un fidel colaborator al revistei noastre și în prezent) un articol despre “Marea Neagră-1992” (vedem cât de actuală este această problemă după un deceniu), îl aniversam pe Mihai Eminescu, dar și 500 de ani de la descoperirea Americii, iar la rubrica “Marea Crudă” aflam despre tragedia navei “Scăieni”. Informam despre botezul noilor (pe atunci) nave “Zborul”, “Pescărușul” și “Lăstunul”, veteranii își aminteau de “Vânătoarea de rechini”, iar cititorii aflau despre “Tragedia vasului Struma” (dintr-un articol semnat de Șerban Gheorghiu).



Acum 5 ani (nr.44, ianuarie-februarie 1997). Semnalăm în paginile revistei lipsa unei doctrine militare, intrarea în serviciu a unui nou monitor - “Lascăr Catargiu” și sărbătoream 125 de ani de învățământ de marină în România. La rubrica “Navigatori în labirintul cunoașterii” vorbeam despre “Armele” războiului psihologic”, iar prin articolul “Pe urmele comandorului Dimitrie Știubei”, semnat de Mariana Păvăloiu, se continuau căutările care, iată, anul acesta se vor concretiza în apariția primului album Dimitrie Știubei. (B.D.)

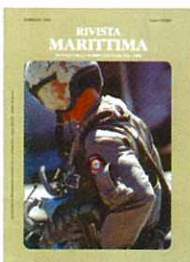


semnal

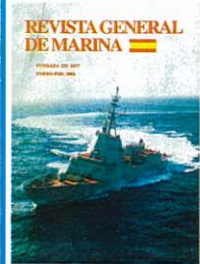


Jane's Navy International (ianuarie-februarie 2002). Din sumar: • Putin epurează Flota de Nord • Grecia scoate din serviciu două distrugătoare din clasa Charles A. Adams • Royal Navy transformă un vânător de mine din clasa Sandown în sală de cursuri • Norvegia își modernizează vedetele rapide purtătoare de rachete • Marina estoniană a condus exercițiul MCOPEST 01 • **Military Sealift Command (dosar) • Tunurile navale de calibru mare (155 mm) revin în actualitate (dosar) • Estonia își dorește mai mult echipament MCM. Interviu cu locotenent-comandorul Ahti Piirinagi, comandantul Marinei Militare a Estoniei. (B.D.)**

Rivista Marittima (februarie 2002). Din sumar: • Grupul de aviație ambarcată. O privire asupra caracteristicilor, modalităților de acțiune și antrenament ale avioanelor și elicopterelor ambarcate pe portavionul ușor Garibaldi • Marina Omanului. O marină militară “mică” situată într-un nod de mare importanță strategică • Vosper Thornycroft • Aviația marinei militare chineze. Revista este însoțită de un supliment intitulat “Enigma Darlan”, o interesantă monografie despre controversatul amiral francez Darlan, cel pe care istoricul Robert Aron îl caracteriza



astfel: “Darlan credea în Flotă, în Franța și în el însuși; a se afla în slujba acestora trei a fost principala sa preocupare.” (B.D.)



REVISTA GENERAL DE MARINA (ianuarie-februarie 2002). Din sumar: • 125 de ani de existență a revistei (1877-2002) • X-35, avionul de luptă al viitorului. Cel mai mare contract din istorie • Ruta maritimă de nord: ruta secolului XXI • Marea în filatelie: infanteria marină spaniolă. (B.D.)

tranziție”, “Prezența activă în spațiul maritim de interes strategic al României”, “Ce nave îi sunt necesare Marinei Militare”. Și ele continuă, incitant, ridicând probleme de maxim interes pentru oricine este interesat să le cunoască, dar, mai ales, pentru conducerea politică și militară a României, pentru cei ce au în responsabilitate apărarea intereselor ei pe apă și

amiral se poate asocia, în mod fericit, cu pana de scriitor.

Cu numai un an în urmă o lucrare de același autor, **“Elemente de strategie navală”**, a obținut un prestigios premiu al revistei “Gândirea militară românească” și consider că nici acestei lucrări nu-i lipsesc virtuțile necesare unei recunoașteri valorice pe măsură.

Comandor (r)
dr. Ioan DAMASCHIN

ÎN PAS CU MODA... SOVIETICĂ

Locotenent-comandor drd.

Marian MOȘNEAGU

După abolirea monarhiei și proclamarea Republicii, în baza articolelor 44 și 45 din Constituția Republicii Populare România, Prezidiul Marii Adunări Naționale a emis Decretul nr.18, din 28 aprilie 1948, prin care erau stabilite noile uniforme ale armatei populare. Astfel, Regulamentul pentru descrierea uniformelor armatei R.P.R. aducea numeroase modificări și în ținutele marinarilor militari. O dată cu înlocuirea însemnelor distinctive ale vechii orânduiri și tendința de simplificare a uniformelor, numărul acestora scade simțitor la trei (ținuta zilei, de ceremonie și, respectiv, de campanie) și se renunță la o serie întreagă de accesorii.

Conform Ordinului circular al C.M.M., la 1 mai 1948 a fost introdus portul coafelor albe la șapcă. Noile uniforme pentru armată sunt introduse prin O.G. nr.4 din 8.04.1948, modificările fiind publicate în Monitorul Oficial nr.101 din 30.04.1948.

Pentru subofițeri și maiștri militari, Regulamentul din 1948 prevedea două uniforme: ținuta nr.1, de stradă și instrucție, respectiv ținuta nr.2, de campanie. Pentru prima dintre acestea, vestonul, confecționat din postav tip școală militară sau camgarn bleumarin, avea aceeași croială cu a ofițerilor, cu deosebirea că nasturii din față erau ascunși cu ajutorul unui șliț.

Acest lucru i-a nemulțumit pe maiștrii militari de marină, care, prin vocea unui anonim purtător de uniformă, s-au adresat ministrului Apărării Naționale.

În rezoluție, comunicată prin adresa nr.D 3266 din 16 mai 1949, ministrul adjunct II i-a cerut comandurii Ioan Cristescu, comandantul Marinei Militare "proponeri urgente pentru remedierea și înlăturarea neajunsurilor" (Arhivele Militare Române, fond C.M.M., dosar 2613, p.464).

Pentru savoea denunțului și expresivitatea argumentației autorului, redăm integral textul depeșei:

DOMNULE MINISTRU,

Dacă astăzi calea legală pentru obținerea unui drept sau pentru a înlătura o măsură greșită ne este stăvilită, încercăm nu așa cum ne învață

regulamentele "ierarhic" ci pe cale lăaturalnică să supunem Dumneavoastră nedreptățile ce nu sunt comise involuntar, ci intenționat pentru a produce veșnic nemulțumiri în rândurile maiștrilor și subofițerilor care în fața acestor nedreptăți să fie obligați să spună durerea și astfel să fie calificați reacționari etc.

Din nemulțumirile care frământă aceste două categorii de militari semnalăm:



(colecția lt. odor. drd. Marian Moșneagu)

Maiștri militari de marină în perioada interbelică. Colectivul de conducere al Cercului Maestrii Militari „Amiral Roșca” Divizia de Dunăre 1937 - 1938

- *Haina cu nasturi mascați - o ținută nu de militari ci de seminariști, școală desființată în noua ordine din R.P.R.*

Dacă totuși celor care au conceput-o place, atunci să recunoască că este pentru tineret și aplicabilă foarte ușor elevilor Școlilor militare și nu oamenilor în vârstă.

La Marină cu atât mai mult haina albă cu nasturi mascați este ceva nemaiconceput și după cât cunoaștem nu există la nici o Marină din lume.

- *Încălțăminte. Unui elev i se dă ghete, subofițerilor și maiștrilor militari cisme sau bocanci. Probabil că pentru elevi muncește clasa muncitoare, iar pentru subofițeri și maiștri militari nu muncește nimeni.*

La nelegiuirile de mai sus semnalăm una și mai mare: Elevilor din Școlile Militare de Maiștri Marină li se dă ghete

pentru cât sunt în școală, pentru ca la terminarea Școlii când devin maiștri să li se dea bocanci.

De aici rezultă clar că cine a conceput așa ceva s-a folosit de răutate și nicidecum de dreptate.

- *La mantale la subofițeri nasturii sunt de campanie, la elevi cu stema Republicii. Poate fi și această măsură dreaptă?*

Cerând dreptate asupra celor de mai sus, ni se răspunde: "Clasa muncitoare v-a dat".

Asupra portului nasturilor însă consultând broșura, constatăm că această vinovată "clasă muncitoare" spune:

"Nasturii fără stemă vor fi purtați de toate gradele dar numai la ținuta de campanie".

Cum explicați oare că au apărut numai la subofițeri și maiștri?

Probabil că această clasă muncitoare să fie formată din cetățeni de talia ex Comandantului Secund Politic al Marinei care a avut grijă să lupte pentru menținerea Școlii de Maiștri (izvor de slugi) să sprijine și cele de mai jos, pentru ca după munca depusă să ne întrebăm unde este?

Rugăm pe cei în drept să pună capăt acestor nedreptăți înțelegând că distincție se face prin cultură și grad și nicidecum prin actele de mai sus.

Dacă se pretinde că urmărim politica urmată de U.R.S.S. și dacă se pretinde că și uniforma este o copie, rugăm atunci să fie.

Navigatori celebri

Căpitanul

Marko Martinovici

Locotenent-comandor drd.

Marian MOȘNEAGU

Printre oamenii de seamă ai orașelului muntenegrean Perast, care l-au făcut celebru de-a lungul secolelor XVII-XVIII, un rol de-a dreptul remarcabil l-a avut căpitanul Marko Martinovici. Născut la Perast, în anul 1663, în urmă cu trei secole, el a intrat în istoria navigației pe când iniția într-ale marinăriei boierii ruși și principii Țarului Petru I. În 1697 Martinovici se găsea la Veneția unde fusese numit comandantul corvetei „SF. ANTON”. Era epoca în care Senatul Veneției organizase învățământul naval, în cadrul căruia Martinovici a fost inclus cu sarcini multiple, ca urmare a reputației sale de expert în domeniile navigație, construcții navale, hidrografie, design, geometrie etc. De-a lungul anilor 1697-1698, după încheierea cursurilor, Martinovici pleacă cu rușii în două marșuri de instrucție, după care revine la Perast unde ține cursul de teorie navală în casa natală, apoi întreprinde un voiaj în Marea Mediterană, la capătul căruia debarcă în Italia. Chiar și în zilele noastre locuitorii orașului Perast numesc casa în care s-a născut acest maestru al navigației „Nautica”. Gloria acestui neîntrecut marinar a fost imortalizată de un artist plastic într-un tablou care îl prezintă pe Martinovici în compania aristocraților ruși.

Muzeul din Perast a fost fondat în anul 1937 ca muzeu al orașului. În anul 1950, Ministerul Educației din Muntenegru l-a transformat în muzeu regional, o parte dintre exponate fiind cedate și expuse în casa natală a căpitanului Martinovici. Între 1957-1979, muzeul a fost dislocat în palatul baroc al lui Vicko Bujovici, datând din anul 1694. Chiar dacă palatul a fost grav afectat de cutremurul din 1979, muzeul a continuat să supraviețuiască încă cinci ani. Din acele zile și până în anul 1998, porțile muzeului au fost închise. La 20 noiembrie 1998, muzeul a renăscut nu numai în palat, ci și în tot orașul Perast.

Cu acest prilej a fost emis un întreg poștal, desenul de pe plic prezentându-l pe căpitanul Marko Martinovici dând lecții de navigație boierilor ruși în anul 1711 și patru maxime realizate de Vasile Ivancovici, pe care le reproducem alăturat.



NAVIGATOR VIRTUAL

Maior Costel SUSANU

În cadrul unui seminar de specialitate desfășurat la Constanța, ofițerul de relații publice al Comandamentului Forțelor Navale Americane din Europa clasifica pe primul loc Internet-ul (Intranet-ul) în panopia mijloacelor la dispoziție pentru realizarea obiectivelor de informare internă a personalului. Aflăm atunci că toate navele au acces permanent la Internet, majoritatea au propriile pagini web și, prin intermediul unor rețele protejate, transferul de informații și transmiterea ordinelor se face în modul cel mai operativ.

Inaugurăm această rubrică având scopul declarat de a prezenta un sistem de referință care poate fi luat în calcul atunci când vorbim de comunicare modernă și eficientă în Forțele Navale. Nu vom face un ghid de utilizare a Internet-ului (sperăm ca acesta să se regăsească printre temele pregătirii individuale a fiecăruia) ci vom prezenta experiențele pe care le considerăm a fi cele mai interesante în domeniul marinei. Vom evidenția, de asemenea, eforturile care se fac în această direcție de către specialiștii români. Centrul de Calcul al Forțelor Navale a realizat deja site-ul Statului Major al Forțelor Navale care poate fi accesat pe rețeaua Intranet a Ministerului Apărării Naționale. Este o realizare importantă care însă, deocamdată, are contribuții nesemnificative din punct de vedere al informării interne a personalului din marină care, cu foarte puține excepții, nu are acces la această rețea. Logistica, desigur...



Grupul Informațional Jane's din Marea Britanie se află, indiscutabil, printre cele mai complexe și profesioniste structuri de profil din lume. Site-ul – www.janes.com – este structurat pe următoarele domenii importante: apărare, transporturi, industrie aerospațială, securitate, afaceri și știri regionale. Orice informații – documente sau imagini – din orice țară pot fi obținute în timp record prin intermediul



unor motoare de căutare după cuvinte cheie.

Toate documentele, articolele, studiile, publicațiile sau imaginile sunt disponibile parțial pentru toți utilizatorii sau integral, fără restricții, pentru cei care au un abonament anual. În plus, la cerere, sunt oferite diferite servicii de consultanță, documentare, organizare de conferințe, proiectare a carierei, publicitate etc. Pagina destinată Forțelor Navale se află în domeniul apărare și, la momentul documentării acestui articol, prezenta printre știrile importante informația conform căreia tratativele pentru achiziționarea de către România a celor două fregate britanice sunt avansate.

Printre cele 19 publicații de știri și analize, disponibile online, se află și revista **Jane's Navy International** – <http://jini.janes.com> – al cărei conținut vi-l prezentăm cu regularitate. Și aici avem la dispoziție un motor de căutare pentru articole sau imagini, arhiva revistei și prezentarea numărului cel mai recent conform rubricilor consacrate: știri, articole, analize, raport special, revista flotei, industrie navală, interviuri, echipa editorială.



STRUCTURA ACTUALĂ A STATULUI MAJOR AL FORTELOR NAVALE

