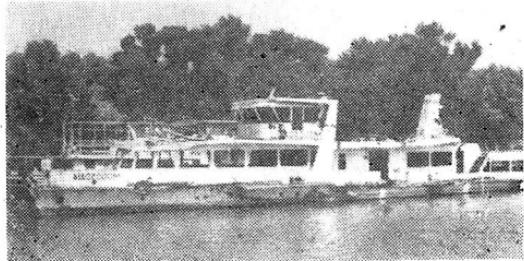


MARINA ROMÂNĂ

REVISTĂ EDITATĂ DE MARINA MILITARĂ

8 ANUL II • SEPTEMBRIE • 1991

Găină Sărăcă:



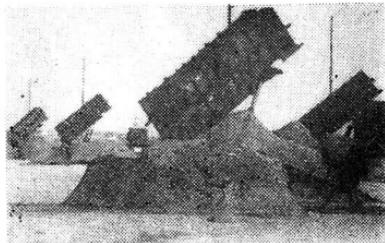
O echipare înălțată și deosebit de modernă „Găină Sărăcă” în cinci
bară 8



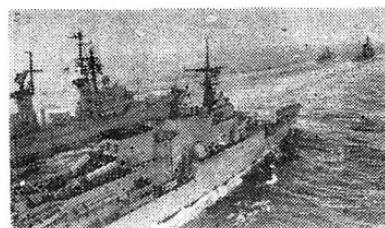
REBEGHĂ; Lora; Abordaj DRIVELE
DRIVSCU. Calea Dunării, exdegajie: Dilegatul Călăru
Foaie RAYNAZ; Distrugătorul Călăru
Marinei MORNEDU, sefegajie: Calea Dunării
Calea Dunării, exdegajie: Dilegatul Călăru
GEORGE W. HALE; Calea Dunării, exdegajie:
GE. RYDOR GH. SARBU P. IRIVAN
Pripapele de la bordul A.S. STOIAN
NATO —

TELECOMUNICATII: strada Traian nr. 25, telefon 1515
Tiborul W. A. N. C. I. strada Traian nr. 25, telefon 1515
SE DISTRIBUINE GRANTUL
Rădăcini: CASA ARMATEI

- ZIA MARINEI ROMÂNE ... bară 3
- Dilegajile militare a obiectelor
deosebite bară 6
- Cunoașteți și Marea Neagră (1041-1044)
bară 10
- Călătorii speciale în ... bară 12
- O naivă deținută în zonă — „Bulgăreasa”
bară 14
- Pe triburi ușoare „Flutuile” ... bară 18
- Reabilitarea sănătății a măritii ... bară 22
- MAGAZIN bară 32-33



TELECOMUNICATII: strada Traian nr. 25, telefon 1515
Tiborul W. A. N. C. I. strada Traian nr. 25, telefon 1515
SE DISTRIBUINE GRANTUL
Rădăcini: CASA ARMATEI



ORDIN DE ZI

al Ministrului Apărării Naționale privind sărbătorirea Zilei Marinei Române

La 15 august, în mod tradițional, sărbătorim ZIUA MARINEI ROMÂNE, ziua celor ce și slujesc patria pe întinderi de ape.

Prin această sărbătoare poporul român cinstește pe toți fișii săi mariniari care au sătuit înfruntând, generație după generație, valurile mării și ale zburciumatelor istoriei, să releve, cu forță convingătoare a faptelelor, vocația de navigatori a românilor, dreptul lor suveran la mare, dovedindu-se demni urmași ai marilor strămoși, al căror flote — de la galerele române, pînzarele moldovenești și corăabilele lui Mircea cel Bătrîn — au brăzdat apele măriilor și ale fluviului Dunărea.

Marina Română, militară și comercială, prin existența sa milenară, constituie unul dintre simbolurile trăirii noastre neîntreupte în vatra străbună, un puternic argument al drepturilor României în spațiul maritim al Mării Negre pe ale cărei ţărmuri români sunt cel mai vechi dintre popoarele riverane.

Prin acțiunile desfășurate pe Dunăre, în Războiul pentru independentă și în Războiul de reîntregire a neamului, marinarii au făcut devadă înaltului eroism și spiritului de jertfă de care a fost animată întreaga oștire a țării.

În acest glorioz război al reîntregirii, Marina Militară își cinstea însăși tradiția zilei sale atribuindu-și onoarea primului foc, în noaptea de 14 spre 15 august 1916.

Același spirit de sacrificiu și patriotism i-a călăuzit pe marinarii români pe toată durata celui de-al doilea război mondial, precum și în obținerea victoriei în Revoluția din decembrie 1989.

Sint lăptea cu o înaltă semnificație istorică ce dovedesc că Marina Militară a fost și este în măsură să-și îndeplinească, în orice moment, misiunea încredințată de patrie.

Marinari!

Fiți mîndri că sunteți moștenitori ai unor văgăne tradiții de luptă, fiți demni de eroismul și pildele de patriotism ale celor ce și-au vîrsat sângele pe ape, purtați cu cîste la catorgă tricolorul României!

Aniversăm astăzi ZIUA MARINEI ROMÂNE pătrunzî de hotărîrea fermă de a ridică nivelul pregătirii militare și de specialitate, așa cum au dovedit-o aplicațiile complexe desfășurate în această vară, în vederea îndeplinirii misiunii de bază a armatei de a apăra vatra străbună, independentă și suveranitatea patriei.

Dragi ostași, studenți, subofițeri, maistri militari și ofițeri marinari!

Perseverați pe această cale a datoriei și onoarei militare, fiți harnici, disciplinați, întreprinzători și devotați patriei, profesiei și datoriei voastre, astfel ca națiunea să se mîndrească cu voi, așa cum e mîndră de glorioșii voștri inițiați.

În întreaga voastră activitate acționați pentru îndeplinirea exemplară a sarcinilor ce vă revin, creșterea capacitații combative a marilor unități, unităților și navelor Marinei Militare și perfectionarea măiestriei marinărești, pentru a fi în măsură să dați riposta hotărîă oricărui agresor care ar atenta la independentă și integritatea teritorială a României.

Cu prilejul tradiționalei voastre sărbători, vă adresez cele mai sincere felicitări și vă urez să dobîndiți noi succese în activitatea viitoare.

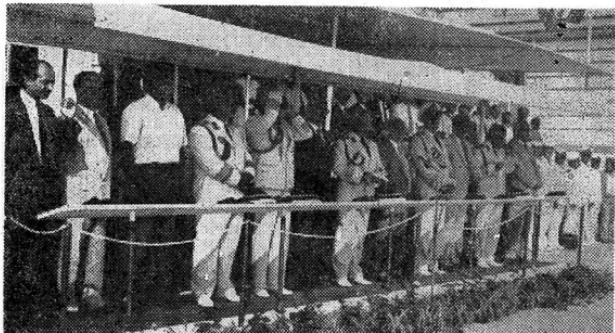
MINISTRUL APĂRĂRII NAȚIONALE

General-locotenent Niculae SPIROIU

ZIUA MARINEI ROMÂNE

In dimineața zilei de joi, 15 august 1991, la praznicul Adormirii Maicii Domnului, Maica Iuminii și a rugăciunii și patroana binecuvîntată a marinariilor noștri, astăzi multicolore ale marielor parozi, arborat fastuoș printre cîrgele tuturor navelor, marite și fluviale românești împreună cu pavilionul tricolor, bătăi de lăpuș și triluri de sifice, cu veselie deosebită, la ţărmul insorit al Mării Negre, de-a lungul Dunării și în cîrjele muriilor, de unde cind legendele apelor interioare și

ZIUA MARINEI ROMÂNE



(Urmare din pag. 3)

ziua noastră strămoșești, ZIUA MARINEI ROMÂNE.

La Constanța, portul-amiral al temerarilor întinderilor albastre, această grandioasă manifestare a redevenit nu numai cea mai de preț serbare a mării cît, mai ales, o sărbătoare de suflet a legendăului Tomis.

Desfășurată pe terasa Comandamentului Marinei Militare, festivitatea de deschidere a fost înfrângătă de prezența domnilor Dan Marian, președintele Camerei Deputaților, Eugen Dijmărescu, ministru Economiei și Finanțelor, Adrian Năstase, ministru Afacerilor Externe, Traian Băcescu, ministru Transporturilor, Virgil Măgureanu, directorul Serviciului Român de Informații, Adrian Rădulescu, prefectul județului Constanța, senatori și deputați, alte persoane oficiale.

Printre oficialități s-au aflat, de asemenea, ambasadorul Albaniei, Austriei, Bulgariei, Germaniei, Marii Britanii, Poloniei, SUA și Turciei, atașați militari aero și navali acreditați în România, consuli și reprezentanți ai consulatelor din Constanța.

După ceremonialul întîmpinării persoanelor oficiale, ridicarea pavilionului și a marelui pavoaž în acordurile Imnului de Stat al României și cele 21 salve de artile, comandanțul Marinei Militare, domnul viceamiral GHEORGHE ANGHELESCU a reînnoit în memoria unui numeros public aflat pe falează semnificația și principalele momente de referință din tumultuoasa istorie a marinei române. S-a dăruit citire Ordinului însăși al ministrului apărării naționale, general-locotenent NICULAE SPEROIU, prezent în tribuna oficială.

În memoria celor care au plătit cu viața asprul tribut al mării cît și pentru ocrotirea slujitorilor săi de astăzi, un sobor de preoți, în frunte cu Înaltpreasfințitul sa, Lu-

cian Florea, arhiepiscopul Tomisului, a oficiat un Te Deum, prijeu cu care au fost încredințate valuri două ancore simbolice din flori.

După trecerea în revistă a navelor militare aflate la ancoră în radă de către ministrul apărării naționale, însoțit de comandanțul Marinei Militare, aflați la bordul unei nave reprezentative pentru eroismul și spiritul de sacrificiu marinăresc — „RINDUNICA” —, a urmat o impresionantă paradă navală acompaniată de evoluția aviației militare, a elicopterelor de luptă, precum și o serie de demonstrații sportive marinărești susținute de scafandri militari, inotatori de elită și echipažele unor ambarcațiuni cu rame și vele.

Studenti și elevi ai Academiei Navale, respectiv ai Scoli Militare Maistri de Marină, ostăși marinari și subunități aparținând infanteriei marine, au prezentat, în ieiuri, în acordurile fanfarei și cadența pasului de defilare, onorul de arme tuturor celor devotați marii.

După coborârea pavilionului și pînă înspre miezul nopții, în portul turistic Tomis și pe întreaga falăză, pavoazele electrice, asemenei

unor uriașe candelabre sub cerul instelat, au impinsit acvatoriu cu salbe de lumini, împreună cu care jocul fascinant de artificii, torțe și revârsarea muzicii au creat o imagine feerică, demnă de alaiul de epocă al slăvitului zeu, Neptun.

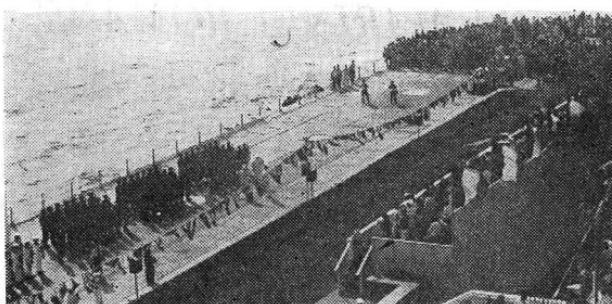
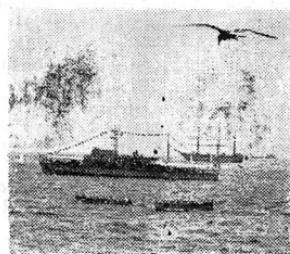
Marea sărbătoare a marinărilor români a fost marcată prin manifestări specifice și la Mangalia și București unde s-au organizat parade militare și navale, slujbe religioase, întreceri marinărești, expoziții tematice de pictură marină și navomodel, baluri marinărești.

OASPEȚI LA ZIUA MARINEI

La festivitățile prilejuite de Ziua Marinei Române, pentru prima dată, în acest an, au luat parte crucișătorul „U.S.S. BELKNAP”, aparținind Flotei a 6-a americană, navele militare sovietice „AZOV” și „BEZUKORZENII”, distrugătorul turcesc „KOCATEPE” și nave de patrulare bulgărească „SMELI”.

In perioada pe care au petrecut-o la Constanța, oaspeții noștri au avut întîlniri protocolare cu personalități militare și civile locale și au vizitat Academia Navală, Centrul de Scafandri, alte obiective de interes cultural, istoric și turistic de pe litoral.

Locotenent major
Marian MOȘNEAGU



Rugămu-ne ţie:

PĂSTREAZĂ-NE în apele tale
cea dintii cununie de singe dac și
roman pe care valurile de acum
două milenii l-au furat de pe tărîm
și l-au amestecat profetind simbo-
lic naștere unei noi națiuni. Ruri
de singe, izvorind din miiile de tru-
puri ale eroilor invingători și în-
vinși, și-au căutat drum spre time
și, lacome, s-au revârsat în adin-
curile tale, după ce, mai întii, îți
inrosiseră nisipul și și-ți prefaucuse-
ră într-un briu de purpură mai ro-
sie și mai frumoasă decât răsăritul
insingerat al soarelui de a doua zi.

PĂSTREAZĂ-NE ecourile triste
ale visurilor lui Ovidiu, poetul în-
frățit prin moarte cu veșnicia ta,
poetul care, anii întregi, plimbîn-
du-se pe tărîm, și-a vorbit despre
nefericirea lui și ti-a povestit în
metru antic marile iubiri ale lu-
mii, poetul ai căruia ochi incremen-
tiști de aşteptare privea în depăr-
tare peste întinsul apelor tale zbu-
ciuamate, sperind un mesaj de ier-
tare de la Roma, mereu așteptat,
niciodată sosit.

PĂSTREAZĂ-NE urma pe nisip
a sandalei primului misionar intru
credință lui Iisus venit pe pămîntul
nostru pentru a ne descria marea
învățătură a lumii, deschizîndu-
ne porțile cele mari ale cerului
prin cuvîntul crucificatului de pe
Golgota. Fericite au fost valurile
care i-au spălat picioarele obosite
de drum, răcorindu-i tăpile fier-
binți și gleznele roase de curele și
crăpate de arșiță. Binecuvîntarea
lui plutesc și astăzi prin aerul sărat
de pe tărîmul tău și, nevăzută,
ne călăuzește destinul legat pen-
tru totdeauna de Dumnezeul cel
drept al popoarelor.

PĂSTREAZĂ-NE scăparea de aur
și diamante din corona lui Mircea
cel Bătrîn, strîngătorul înțelept de
pămînt românesc de la munți pîna
la tine și pînă dincolo, la malul
nostru de Nistru. De cite ori voie-
vodul Mircea, îmbrăcat în zale, a-
juns pe tărîmul tău, n-o fi privit

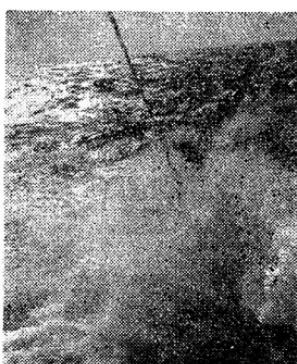
Rugăciune pentru Marea cea mare

de Dan Tărichilă

cu dragoste de-a lungul intinderilor
de ape și nu s-o fi întrebat: Cît
trecut se oprește la mine, cît vîitor
pleacă de la mine? Marele domn
și-a scăldat privirea și coroana în
oglinză la, statoricindu-și pentru
eternitate hotarul.

PĂSTREAZĂ-NE ultima rădăcina
a ultimului copac din Pădurea
Nebună, care pornea de la tărîmul
tău, și alerga pîna o oprea malul
Dunării. Nici un străin de teră nu
putea pătrunde în pădure fără să
nu se rătăcească, pentru că trebuie-

MAREA — ÎN VERSIUNEA SCRIITORILOR ROMÂNI



Calendar marinăresc

1 Septembrie

- Între 1 și 10 septembrie 1944, navele militare românești de Dunăre (inclusiv monitoarele care urmăreau și capturarea navelor germane ce se retrăgeau pe fluviu) au fost concentrate la Ismail și capturate de forțele sovietice.

- 1968. Școala de echipajele de la Mangalia a devenit Școala de specialitate a Marinei Militare.

2 Septembrie

- 1944. Unitățile fluviale ale Marinei române

sărijuină trecerea trupelor sovietice prin punctul Hirșova. Se continuă dragajul în foleul forțelor sovietice la Chicici, Gura Borcii, Giurgiu, Calafat, Ismail, Isaccea, Oltenia — Turtucaia, Silistra.

- 1945. A avut loc semnarea actului de capitulare necondiționată a Japoniei, la bordul navei de linie „MISSOURI” din compunerea flotei S.U.A., eveniment care marchează sfîrșitul celui de-al doilea război mondial.

3 Septembrie

- Între 3/16 și 8/21 septembrie 1916, monitoare și vedete românești au sărijuinăt cu foc trupele româno-ruse care se apărau pe aliniamentul Rasova — Tuzla.

AMIN.

Din gîndirea militară a înaintașilor noștri

„ROLUL MARINEI ÎN RĂZBOIUL PENTRU ÎNTREGIREA NEAMULUI (II)

Cu bateria de la Rasova — Cobadin-Tuzla, se încheia prima fază a luptelor pentru cucerirea Dobrogei de către bulgari și aliații lor. Cu eforturi deosebite, armata română oprișe ofensiva din sud, dind posibilitatea concentrării atenției în Ardeal, acolo unde se pregătea mareea ofensivă a lui Folkenhayn. Comandanțul grupului armatelor de sud, generalul Averescu, concepe ofensiva pentru eliberarea Dobrogei cu un atac frontal al trupelor româno-ruse aflate între Dunăre și mare, respectiv atacul în flanc și spate cu Armata a III-a, treicind Dunărea la Flămînda.

Se stie că, la 19 septembrie, escadra de monitoare austro-ungare și-a făcut apariția la 10 km în amonte, trăgind asupra podului de la Flămînda.

In carte sa, C. Am. Negrescu explică de ce monitoarele românește nu au fost acolo să aperă podul. „Fuseseră anunțat personal de generalul Averescu în noaptea de 14 spre 15 septembrie despre treccerea în Bulgaria pe la Flămînda și m-am oferit să mă duc și eu cu flota. Dar cum i se pusește la dispozitie întreg serviciul de mine și torpile și fusese asigurat că comandanțul Niculescu încercuise flota austro-ungară, oferta mea nu a fost acceptată.

In ziua de 18 septembrie am primit ordinul armatei de Dobrogea să apăr flancul drept de la Rasova. De aceea, Flota nu a apărut la Flămînda.

In „Notițe zilnice de război (1916-1918)”, mareșalul Averescu menționează declarația pe care i-a dat-o comandanțului Niculescu pentru a se justifica în disputa ce a apărut între ofițerii de marină, referitoră la flota română de monitoare care nu a participat la apărarea trecerii de la Flămînda, spunând: „Apariția vaselor dușmane numă-a determinat să renunț la execuțarea operațiunii. Am renunțat cind am primit ordin de la Marele Cartier General de a trimite imediat pe frontul de nord Diviziile 21 și 22.”

La 6 octombrie mareșalul Mackensen reia ofensiva în Dobrogea. „Incepe, în urma pregătirii de artilerie din ajun, acea ofensivă teribilă care în cinci zile distrug orice front românesc în Dobrogea și silește restul diviziilor rămase. A treacă pe la Măcin în județul Brăila, pentru refacere, lăsând Dobrogea cu desăvârșire la discreția trupelor ruse”.

Este plină de semnificație afirmația C. Am. Negrescu. „Se vorbește numai de victoriile de la Mărăști, Oituz, Mărășesti, ori de rezistență de la Dragoslavale și din alte părți. Cine va vorbi vreodată de mile de morți care au insinuat cimpile Dobrogei, în acele împuri cind armata nu avea ce-i trebuie?”

Distrugerea podurilor de peste Dunăre este tratată pe larg de către autor. „Ordinul de retragere fusese precedat de un altul privitor la distrugerea podului de la Cernavodă. Cu această lucrare era însărcinat geniu. Dar, cu toate că aruncarea în aer, pentru care se adusese în stația „Dunărea” 6 vagoane cu dinamită, fusese studiată timp de luni de zile, toate încercările făcute în seara de 11 octombrie, timp de șapte ore, au dat greș”.



In urma acestei situații, M.C.G. dă la 12 octombrie, direct amiralului Negrescu, următorul ordin: „Veți căuta distrugere cu orice preț podul Cernavodă. În caz de imposibil, distrugeti cel puțin o parte peste Borcea... Veți bară intrarea vaselor inamice pe Borcea și pe Dunăre la sud de Cernavodă. Veți fi gata în orice moment a respinge atacul flotei de operațiuni, atacind-o cind imprejurarea va cere aceasta. Se cere vigoare și energie”.

Autorul prezintă pe larg acțiunea monitorului „Lahovari”, comandant de comandanțul Toescu V. și vedetelor care-l însoțeau, care, folosind mine de baraj Hertz încarcăte cu trolți, au distrus podul de la Fetești. „N-am reușit să doboram acest falnic pod decât așezind mine plutitoare puternic încarcate și perfecționat pe plăci de susținere ale aparatelor de ase Zaharia grindelelor independente pe console. (...) Podul de la Fetești a fost distrus de serviciul de mine și torpile al flotei la 13 octombrie. Acolo unde alții nu reușeau, Marele Cartier General s-a adresat Flotei și niciodată nu a dat greș în ceea ce i-a cerut sau i-a ordonat”.

O problemă deosebit de importantă, de mare actualitate și în pre-

zent, pe care C. Am. Negrescu o tratează în această lucrare este și cea a „evacuării miloacelor plutitoare” din sectoarele de fluviu ocupate de inamic. „Sondele de petroli, fabricile etc., care nu se pot evaca, se pot pune în stare de a nu mai funcționa ori se pot distrage. Nu tot astfel este cu vasele plutitoare care se pot retrage ori cind. Un săep poate conține 40-200 vagoane, adică 165 trenuri de mărfuri și, cind este încărcat, cum cele mai multe erau încărcate pe Dunăre, valoarea lor este considerabilă; pentru armată, ele se prezintă ca un prețios mijloc de facere de poduri și de transport material, provizioni și trupe pentru război”.

In continuare sunt evidențiate problemele de maximă importanță privind cuprinderea în planurile de mobilizare ale Marinei Militare a măsurilor legate de scoaterea de sub ocupația inamică a titlurilor miloacelor fluviile plutitoare.

Spre final, autorul își exprimă opinia făță de studiile și propunerile pe care ofițerii din misiunea navală franceză le-au făcut pentru reorganizarea marinei.

Contraamiralul Negrescu, ofițer cu studii la Brest și absolvent al Școlii de aplicării a ofițerilor de marină din Franță, cu o bogată experiență la nave, cu o simțire românească de excepție, desigur că nu putea fi de acord cu cei care gîndeau reorganizarea marinei române. Aceștia erau ofițeri de rezervă în marina franceză, cu grade mici, activați după începerea războiului. Este semnificativă această frază: „... voi întreprină încă o dată numai atât: cum Dumnezeu de îmi iștează lucrurile bine atât timp cit am fost singur cu ofițerii mei români și mi se scriință din prima zi în care mi-a venit „în ajutor” misiunea navală franceză”.

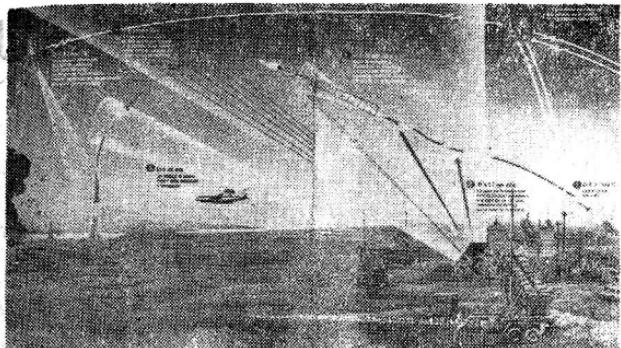
La 22 decembrie 1916 este votată Legea luării comenzi pentru cauză de incapacitate și la 1 ianuarie 1917 au fost puși în retragere 15 generali, printre care și C. Am. Negrescu. După război, pentru a-i fi reabilitată activitatea, el se adresează la nenumărate organisme, inclusiv la Inalta Curte de Casatie și Justiție, unde arată:

„Am fost primul comandant al celei dinții flote române în război.

Am fost primul și unicul român comandant al unei flote internaționale în cel mai mare război al omenirii, având ca adversară flota unui mare și puternic imperiu cu tradiții navale glorioase.

Primind cu drag comanda, am luptat pentru reîntregirea neamului și niciodată nu am uzurpat locul nimănului iar datoria mi-am făcut-o cu cinste. Acestui neam, în numele căruia mi-sau răpit fără cercetare drepturile cele mai sfinte, îi cer dreptate și reparație completă”.

Contraamiral
Constantin IORDACHE



• Filmul acțiunii rachetei „Patriot” împotriva rachetei „Scud”, secundă cu secundă.

Pariul bateriei „CHARLIE”: „PATRIOT” contra „SCUD”

...Noaptea cade peste Orientalul Mijlociu. Undeva, la 160 km vest de Bassora și la sud de orașul sumerian Ur, echipajul unui autocamion blindat transportă, în secret, lansatoarele de rachete R-300E de fabricație sovietică. Aceste „Long vehicle” sunt la bord o singură rachetă balistică de același tip, în greutate de 700 tone. Ați intuit corect, este binecunoscută, de acum, „SCUD-B”.

200 km mai spre sud, în Arabia Saudită, se află amplasată bateria „CHARLIE”. Ea aparține unui batalion „PATRIOT” al Armatei 32 de Apărare a Aerului, având baza de bazină în sudul Germaniei. Bateria cuprinde un post mobil de control, un radar puternic „RAYTHEON”, 3 lansatoare cu 32 de rachete „PATRIOT”, gata de tragere în orice moment, un generator și, bineînțeles, mijloacele de transmisie aferente.

Fiecare baterie poate asigura, simultan, cu ajutorul radarului propriu, urmărirea și, dacă este necesar, identificarea avioanelor amicilor sau inamicilor din mai mult de 50 apărate de zbor, determinând, în același timp, și prioritățile de acțiune.

Postul de control este echipat cu un calculator de mare viteză care dirijează manevra de interceptare a țintelor aeriene, terminalele UHF de transmisiune a datelor numerice, comunicare cu exteriorul și de expediere a informațiilor către lansatoarele de rachete. Doi specialiști din U.S. Army deservesc cele 2 pupitri ale postului de control. Fiecare pupitru este echipat cu un ecran catodic, cu diametrul de 50 cm, pe care sunt vizualizate țintele interceptate. Tot aici sunt afișate informațiile tacti-

ce legate de pistele avioanelor aliate și culoarea pe care acestea urmează să plece în misiune.

Opt lansatoare tip „PATRIOT” sunt dispuse în jurul postului de control. Ele sunt conectate prin radio în sistem UHF, distanța dintre acestea nefiind mai mare de un kilometru. Fiecare lansator are 4 rachete (5,3 metri lungime și 1,7 tone greutate) gata de tragere. Rachetele sunt asamblate de către specialiștii uzinelor „Martin Marietta” din Florida și dispuse apoi în vedere transportului între-un conținere etans, în poziție de lansare.

21h (ora locală). Racheta „SCUD -B” se află în poziție verticală pe platforma vehiculului de transport. Servanții execută ultimele verificări.

21h23'. Unul dintre operatorii radar de pe avionul Boeing E-3A AWACS (Airborne Warning and Control System), aflat în patrulare în nordul Arabiei Saudită, detectează racheta la cîteva secunde du-

pă lansarea acesteia la sud de orașul Ur după care transmite informația la Cartierul General al apărării aeriene din această zonă.

21h23'. Un operator din fața ecranului radarului tridimensional General Electric AN/FPS-117 din reteaua sauditară de apărare aeriană observă lansarea rachetei „SCUD B”. Alerta poate fi dată, de asemenea, de satelitul american DSP Early Warning care survelează, în numai 12 secunde, întreaga regiune de pe o orbite geosincronă situată deasupra Oceanului Indian. Semnalul de alarmă este transmis apoi la Washington prin satelitul de telecomunicații TORSS din Australia și de aici, în Arabia Saudită.

21h23'30''. Este determinată cu exactitate poziția estimată de lansare. Datele sunt transmise automat de la centrul apărării aeriene (din Arabia Saudită) la centrul de operații al batalionului „PATRIOT”, iar de aici, la cei doi operatori ai bateriei „CHARLIE”.

21h23'35''. Apărarea civilă a zonei a putut stabili punctul de impact și a reusit să avertizeze populația din zonă asupra pericolului unui atac cu rachete.

La rîndul său, radarul bateriei „CHARLIE” a detectat la timp ținta aeriană. Ordinatorul indică faptul că racheta inamică aparține Irakului.

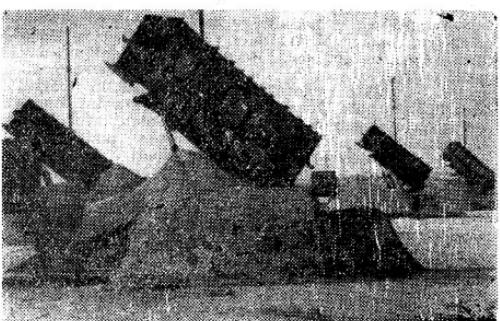
21h27'. Racheta „SCUD-B” a atins înălțimea maximă. Calculatorul „PATRIOT” a determinat viteza, drumul și zona în care va avea loc impactul. În curind este elaborată traiectoria rachetei „PATRIOT” pentru interceptare. Calculatorul execută automat corecțiile necesare, verifică dacă ținta este importantă, iar cînd rachetele sunt pregătite, dă ordin de lansare. Operatorul intervine

Traducere și adaptare
Locotenent major inginer
Theodor POPA

Locotenent inginer
Florin NICOLAE

(Continuare în pag. 13)

Bateria
„Charlie”
apartinând
unei
batalioane
„Patriot”



Brăila, așezare cu o istorie multi-seculată, menționată documentar din anul 1368, locul de baștină al scriitorului Panait Istrati mai întîmpină cu aroma amețitoare a florilor de tei. Reîntîlnirea cu căpitanul de rangul III SORIN BAEDA devine ad-hoc un inspirat ghid, nu a însemnat doar retrăirea frumoaselor amintiri comune, ci și descoreirea în persoana sa a unei adesea bânci de date, ajutându-mă efectiv să mă documentez la fața locului, cît mai bine, despre un subiect dureros, neglijat cu bună stîntă anii de zile: Cimitirul naveelor abandonate.

Acest fenomen a fost tratat de către unii cu indolență, iar pentru alții s-a transformat, pe alte căi, firește, într-o afacere profitabilă doar pentru buzunarele lor umplute cu comisioane consistente.

Interlocutorul meu, inginerul CONSTANTIN VARĂ, dispescer coordonator nave ale secției prelucrare și urmărire producției al S.N. Brăila, cunoaște multe asemenea „istorii” legate de navele părăsite. În acest adevărat cimitir și-mi vorbeste cu o mare tristețe în susținută de zile: Cimitirul naveelor abandonate.

Cimitirul navelor datează, în fapt, din perioada interbelică, perioadă în care își desfășura activitatea pe Dunăre societatea franceză particulară de navigație „Danubiana”, o societate de binefacere pentru orfeline.

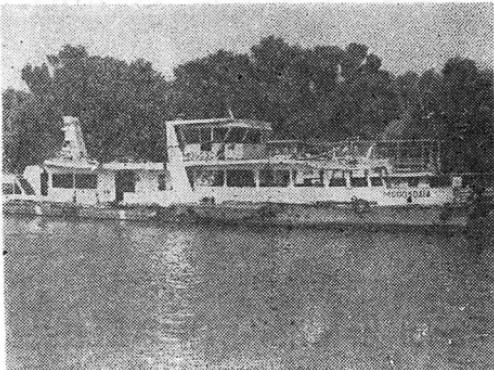
De lungul anilor societatea a depozitat o serie de slepuri uzate, la kilometru 2 de pe canalul Măcin. Din anul 1960 însă, cu aprobarea primăriei orașului Brăila s-a dispus ca o porțiune din brațul Măcin să fie transformată într-un cimitir al navelor devenite, cu o motivare nu întotdeauna reală, inoperante din punct de vedere al navigației, urmând ca, la nevoie, „epavele” să fie tăiate, devenind materiale primă pentru Combinatul siderurgic de la Galați.

Timp de 30 de ani în această zonă au depus nave Intreprinderea NAVROM Brăila (secția 4), S.F.N.D. (Societatea franceză a navigației pe Dunăre), A.C.H. (Antrepriza Construcții Hidrotehnice) și C.I.M.B. (Cooperativa Insula Mare a Brăilei).

Ne ambărcajă la bordul sălupei „ZENIT”, comandată cu profesionalism de maistrul militar clasa a II-a N. OLTEANU, într-o dimineață senină și căldă de august, cu apele încă linistite ale Dunării ce au inspirat, prin frumusețea și farmecul ei, compozitori celebri.

După 14 kilometri de mars intrăm pe brațul Măcin lăsând la stînga lo-

„MOGOȘOAIA”: martora și totodată eroina celui mai tragic accident de navigație al flotei românești de pasageri.



RECVIEM PENTRU

O adevărată „îngropată” în cimitirul

calitatea Smirdan, punctul de tranzițiu cu bacul spre malul Dobroghei. Undele apelor sunt aproape nefișabile declare și curate.

La kilometru 2 se află dispus „Parcul rece” al navelor ce au aparținut societății franceze, construite în anul 1890: slepurile „CHAMPAGNE”, „ADOUR”, „ARTOIS”, „DAHOMEY”, „GIRONDE” și „JACQUES VUCCINO”. La mică distanță de acest loc se desfășoară, de-a lungul brațului, imaginile dezolante ale cimitirului propriu-zis, unde zac la voia întimplării cargo-uri ușoare, remorcere, barje, sălande, slepuri, drăgi, pontoane, hidroclapuri după comandanță norvegiană și alte ambarcațiuni ușoare. Îată, cargoul „EFORIE” stă trist și neputincios, legat de sălcile bătrâne, iar alături nave grecești „CAT-TARO”, rebolezată „VRACHOS”, venită, în final, „POSEIDON”, navă care a împăimântat întregul oraș Galați prin incendiul declanșat la bord, unde prezența în cantități mari a azotatului de amoniu reprezenta o reală catastrofă. Istoria

acestui nefericit caz, dramele oamenilor prezenți la acțiunile de salvare au fost retrăite cu aceeași intensitate prin ecranizarea filmului de mare succes „Explozia”.

La cîțiva metri, slepul 14308 stă răsturnat, inecat, fiind pus stăvîlă împotriva inundațiilor din anul 1978, în zona localității Smirdan.

Alături, nava de pasageri „MOGOȘOAIA” parcă își plinge cumplită dramă, fiind martora celui mai tragic accident de navigație al flotei românești de pasageri din toate timpurile, moment nefericit petrecut în primăvara anului 1990, cînd și-au găsit sfîrșitul peste 200 de oameni aflați la bord. Nava „NOUHA-K” nu a avut nici ea un voiaj de întoarcere la destinație lipsit de griji. Încărcată, la început, cu cherestea să-ă continuă apoi cu disponerea, deasupra, a unor cantități mari de rulouri de fier beton, fără să se țină cont de calculele de stabilitate și flotabilitate. Mutindu-se centrul de greutate al navei, aceasta s-a răsturnat în bazinul nou Galați. Navele „SULINA”, „MAMA-

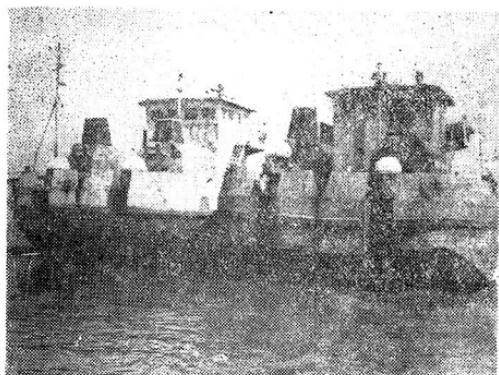
4 Septembrie

— Între 4 și 13 septembrie 1945, o delegație guvernamentală în vizită la Moscova a obținut consimțămîntul guvernului sovietic de a restitu României 18 nave maritime de

CALENDAR

război și 23 de vase din flota tehnică și comercială română, intrate în posesia URSS cu titlul de captură de război; a-

NAVELE ABANDONATE



De ani și
ani într-o
lungă
așteptare...

avuție națională navelor de la Măcin

IA", remorcherul „FARUL" au operaie foarte bună, numai părți din suprastructură fiind uitate.

Acostăm la pontonul din fața Căpitaniei portului Măcin, unde ne întâmpină cu amabilitate căpitanul de port MIRCEA IAMANDI.

Imi povestesc, cu lux de amanunte, despre istoricul dureros al multor nave ajușne nedrept în stare de epavă, nave care nu au lăsat în serviciu decât foarte puțin timp, altele fiind scoase din circuit imediat după contruirea lor și transferate în „Parcul rece". Așa a fost cazul hidroclapuirilor „SILIȘTEA 4", „IGLICIOARA", a remorcherelor „TIRGU OCNA 1" și „TIRGU OCNA 2" care au lucrat doar un an și jumătate. Pilotina „FILIOARA" a fost, bunăoară, cumpărată de la Giurgiu numai pentru piesele de schimb. Primul său marș avea să fie și ultimul, găsindu-și sfîrșitul direct în Cimitirul de nave. Din spusele domnului Iamandi aveam să aflu o surpriză și mai mare și anume că, de fapt, la Dunăre se află alte trei cimitire de nave. Unul

este dispus la Mila 42 pe Dunărea maritimă, la „Ivanova", unde există depozitată jumătate din flota de pescuit oceanic, și un altul la kilometru 105-107, pe brațul Sfintu Gheorghe, ce aparține de I.P.O. Tulcea. Aici zac în părsărie, abandonate, zeci și zeci de traliere, fiecare deținind, în parte, mari valori materiale neînventariabile de nimere și care pot reîntra ușor în circuitul economic intern, economisindu-se, astfel, fonduri financiare considerabile.

Dar, pentru unii factori de decizie a fost mai simplu să hotărască vinderea, pur și simplu la kilogram, ca masă feroasă a unor nave, cu tot ce există la bord, către o companie turcească, decât să constituie echipe de inventariere și recuperare a tuturor bunurilor materiale de pe fiecare navă în parte. Iar în cercul în care o navă românească are nevoie de o piesă de schimb în zona Bosfor sau Dardanele, cu siguranță acea piesă provine de pe una din acele nave vândute doar ca „fier vechi".

Deocamdată nu se pune problema tăierii acestor „epave", cheltuielile fiind enorme față de valoarea reală destinată topirii.

Mai grav este faptul că multe din ele se află în stare bună de exploatare și cu cheltuieli reduse pot fi repuse în serviciu.

Așa s-a întâmplat, caz rar din păcate, cu nava de 4500 tone „MEHEDINȚI" (fostă „SEGARCEA") care, după o serie de investiții realizate de S.N. Brăila, navighează de doi ani, cu rezultate excelente.

Un caz interesant și revelator-l-a constituit și remorcherul „LAJNICI" care avea urgent nevoie de cămăși de pistoane pentru motorul său. Atunci, disperatul CONSTANTIN VARA a hotărât să caute pielele necesare la cimitirul de nave. Surpriza a fost totală: cămășile și pistoanele recuperate de acolo erau aproape noi. Iată cum, fără să se cumpere de pe alte meridiane, cum fac unele „somițăti" în ale comerțului, la cățiva pași există o adevărată sură de materiale refolosibile. Nava „VULCAN" stă de un intr-o adevărată agonie, lingă Căpitania portului Brăila; inițiativa unei investiții rezonabile de a repuna nava în circulație se lasă înșă așteptată.

Este mai simplu oare să vinzi „en-gros" pe nimic? Până cind?

Pentru Departamentul Naval Constanța, realizarea unui fond de economii prin recuperarea valorilor mari cu eforturi minime nu mai este la modă astăzi?

Aceste adevărate colapsuri economice sunt cu totul deprimante. Numai cine nu a simțit vredoul pulsul viu al unei nave, lupta ei surdă cu stihile naturii, poate sta indiferent la o asemenea risipire a valorilor.

O logică elementară impune, mai cu seamă în conjunctura crizei economice în care se află țara, în această perioadă de tranziție spre economia de plată, ca factorii competenți, în frunte cu Ministerul transporturilor, să acționeze ferm pentru a pune sub pață această avere a patriei, abandonând la cheirelui oricui, pentru a înregistra și recuperă piesele de schimb și materialele ce pot fi reutilizate în flotele noastre, evitându-se, astfel, importante cheltuieli în leu și valută.

**Căpitan-locotenent
Dorin DUMITRELE**

M A R I N A R E S C

proupe toate au fost „capturate" după 23 august 1944.

5 Septembrie

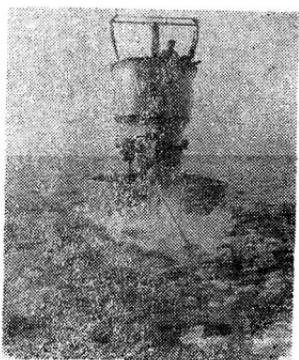
— 1944. La Constanța, echipajele navelor militare românești (printre care și distrugătoare) au fost evacuate forțat de la bord, iar navele au fost captureate de către trupele sovietice.

Cronologie provizorie a operațiunilor românești în Marea Neagră (1941-1944)

În cursul anului 1990 am primit la redacția revistei „Modelism” vizita unui abonat din Marea Britanie, pasionat al istoriei celui de-al doilea război mondial, domnul Mark Axworthy. Foarte competent și, în același timp modest, acesta a tîntuit să-mi înmîneze mai multe liste, extrase de dinsul din diverse surse britanice, germane, americane, sovietice etc., puțin accesibile pentru noi, cuprinzînd aspecte ale participării României la război. Una dintre acestea cuprinde o cronologie aproxi-mativă a operațiunilor navale românești din Marea Neagră. Să recunoaștem că, cel puțin deocamdată, nici un român nu a abordat acest subiect și că greșelile, nedreptățile sau neglijarea contribuitorilor noastre sunt făcute, în primul rînd, din lipsa unor articole, cărți și studii te-meinice care să exprime punctele de vedere românești asupra acestor acțiuni.

Vă prezentăm această începutare de cronologie pentru a-i convinge (dacă mai este cazul) pe cei competenți de necesitatea elaborării unor lucrări de specialitate. Fiecare propoziție sau frază poate reprezenta un subiect de articol sau studiu, fără că este mai mult sau mai puțin reală și, indiferent de opinia celor care au trăit aceste evenimente la bordul navelor românești, cînd aceste rînduri ei vor afla cum ne văd alții.

Doctor inginer Cristian CRĂCIUNOIU



1941

22 iunie • Bateriile de artilerie românești au incadrat monitoarele sovietice „ROSTOVSEV”, „JELEZNIAKOV” și „JEMCIUZIN” pe Dunăre, lîngă Reni.
22-30 iunie • 33 atacuri aeriene sovietice, cuprinzînd 285 ieșiri asupra portului românesc Constanța.
24 iunie-8 iulie • Monitoarele sovietice „ROSTOVSEV”, „JELEZNIAKOV” și „JEMCIUZIN” împreună cu patru vedete blindate rezistă monitoarelor românești pe Dunăre. La Ismail mai erau monitoarele sovietice „UDARNII” și „MARTI” împreună cu cîteva vedete blindate.

25-27 iunie • Patru distrugătoare sovietice și un crucișător au efectuat un raid asupra Constanței. Tirul exact a incendiat un tren cu munitî și rezervouă petrolieră. Evitînd tirul bateriilor de coastă și al navelor de război, liderul „MOSKVA” loveste o mină și se scufundă, iar crucișătorul „HARKOV” este ușor avariat în aceeași aciune.

Începutul lunii iulie • Submarinul sovietic „SUTCA 204” îloveste o mină dintr-un baraj costier românesc și se scufundă.

9 iulie • Monitoarele sovietice de la Reni scapă în josul Dunării cu patru vedete blindate. • Vedeta 114 este scufundată.

11 iulie • Vedetele 111 și 113 sunt scufundate în încercarea de a debarcă desant de infanterie pe brațul Chilia. Monitoarele sovietice ajung la mare.

18-19 iulie • Flotila sovietică de Dunăre se refugiază către Odessa, trecînd de pozițiile românești la Periprava. Cel puțin alte două vedete blindate au mai fost distruse între timp.

11 august • „SUTCA 211” scufundă vaporul românesc „PELES” (5708 t) lîngă cap Emine. Atacurile submarinelor sovietice „M-33” și „Sutca 210” ratează submarinul românesc „DELFINUL” ce se întorce din patruleare.

16 august • „DELFINUL” și vedetele torpiloare „VISCOLUL”, „VIJELIA” și „VIFORUL” atacă fără succes convoiul Odessa-Sevastopol.

21-22 septembrie • Infanteria marină sovietică este debarcată în spatele linilor diviziilor românești 13 și 15 infanterie ce asaltă Odessa și recuceresc înălăturile Fontanca și Dufinovca, unde acționa artleria română ce impiedică aprovizionarea pe mare a garnizoanei sovietice.

29 septembrie • Submarinul sovietic „SUTCA 206” se scufundă pe un baraj de mine românesc în fața brațului Sulina.

7-16 octombrie • Baraje de mine de protecție pe flancurile rutelor de trafic ale Axei de-a lungul coastei bulgare sunt puse de către „Dacia”, „REGELE CAROL I” și „AMIRAL MURGĂSCU”, sub comanda comandorului Nicolescu, avind consilier german pe căpitânul sur see von Davidson. Au fost lansate patru baraje complete și unul neterminat. Escorta a fost asigurată de către „NALUCA”, „SBORUL”, „DUMITRESCU”, „GHICULESCU” și pentru o perioadă și de către torpiloare bulgărești. Intrarea și ieșirea din zonă a fost acoperită și de către distrugătoarele românești.

11 octombrie • Puatorul de mine „REGELE CAROL I” (2309 t) se scufundă cu 150 de mine la bord pe brațul pus de submarinul sovietic „L4” lîngă Varna.

18 octombrie • „SUTCA 212” este grav avariat de mine românești la Cap Kaliacra.

21-25 octombrie • Trei dragoare auxiliare românești colaborează cu flota de Dunăre pentru a crea un baraj între brațul Chilia și estuarul Niprului.

6 noiembrie • „DELFINUL” scufundă vaporul sovietic „URALIT” (1975 t) în sudul Crimeei.

9 noiembrie • Vaporul „UNGVAR” sub pavilion maghiar sare în aer pe o mină sovietică lîngă Ilisevacă.

• Vedetele românești „VIFORUL” și „VIJELIA” sunt elise în acr, lovind mine, scufundându-se.

11 noiembrie • „SUTCA 211” se scufundă pe un baraj de mine lîngă cap Sabla.

14 noiembrie • „S 34” se scufundă pe un baraj de mine la Sozopol.

30 noiembrie-15 decembrie • „M-34” și „M-59” (submarine sovietice) se scufundă lovind mine în apropierea coastei românești. „M-54” este scufundat cu grenade antisubmarin după ce ratează un atac asupra distrugătorului „REGELE FERDINAND”.

• Cargoul „OITUZ” (2866 t) este avariat de către submarinul „M-58”. Acesta se scufundă apoi lovind un baraj de mine acripicat.

2 decembrie • Cargoul românesc „CAVARNA”

→

→
 (3495 t) se scufundă lîngă Ilisvca lovind un baraj de mine sovietice.

4 decembrie • „SUTCA 205“ este avariat de o mină lîngă Varna.

1942

20 aprile • Topirea ghetii permite traficul unor convoale între Constanța și Oceașov. Navele utilizate au inclus cargourile: „DANUBIUS“ (1489 t), „OITUZ“ (2686 t), „SULINA“ (3495 t), „CARPATI“ (4336 t), „ARDEAL“ (5695 t) și „SUCEAVA“ (6876 t), româneni, „TZAR FERDINAND“ (1994 t) bulgăresc, „KOLOSZVAR“ (1200 t), „KASSA“ (1022 t), „TISZA“ (961 t) și „BUDAPEST“ (485 t) ungurești și pe cele sub pavilion german, „SALZBURG“ (1742 t), „ARKADIA“ (1756 t), „LE PROGRES“ (511 t).

18 mai-11 iunie • Submarinul „A3“ scufundă cargoul românesc „SULINA“ (3495 t), iar „A5“ îl torpilează pe „ARDEAL“ care însă nu se scufundă.

August • Submarinul sovietic „M-33“ se scufundă lîngă un baraj de mine.

1-9 septembrie • Diviziile de cavalerie românești 6 și 9 izolează armata 47-a sovietică în peninsula Taman prin capturarea portului Anapa și forțăză astfel evacuarea ei pe mare. Între 2 și 5 septembrie, sub acoperirea unităților usoare italică și germană, Divizia 3 Vînători de munte românească și Divizia 46 Infanterie germană sunt transportate pe mare și debarcate pentru a se deplase spre Caucaz.

1-2 octombrie • Submarinul sovietic „M-118“ scufundă cargoul german „SALZBURG“ și este apoi el însuși scufundat de către canoniera „GHICULESCU“. „M-11“ torpilează cargoul „OITUZ“, „SUTCA 216“ scufundă cargoul „CARPATI“, „M-35“ scufundă pe tralerul „LE PROGRES“.

14 noiembrie • Petrolierul german „OSSAG“ (2793 t) este lovit de către „L-23“ după întîlnirea cu distrugătoarele „REGELE FERDINAND“ și „REGINA MARIA“, fiind remorcăt înapoi în Bosfor.

29 noiembrie • Raid nereușit al unui divizion sovietic de suprafață asupra coastelor românești și bulgăre.

11-14 decembrie • Dragoare sovietice efectuează un raid asupra rutelor de convoiaje ale Axiei. „T-401 Maria“ și „T-412 Arseni Raskin“ atacă un convoi format din cargoul românesc „OITUZ“ și cel bulgăresc „TZAR FERDINAND“ escortate de torpilorul „SMEUL“ și patru R-booturi germane. În timp ce „SMEUL“ a scoporit navele comerciale cu un ecran de fum, vedetele au executat un atac cu torpile asupra dragoarelor, gonindu-le.

1943

20 aprilie • „S-33“ a scufundat cargoul românesc „SUCEAVA“ (5876 t) în timp ce era escortat de către „REGINA MARIA“ și trei R-booturi germane. Putoarele de mine „AMIRAL MURGESCU“ și „ROMÂNIA“ au asezat mai multe baraje de mine în zonele Sulina și Odessa.

7 iulie • „S-33“, „SUTCA 201“ și „SUTCA 203“ atacă un convoi format din „ARDEAL“ (5695 t) și „VARNĂ“ (2141 t) escortat de către „MĂRĂȘEȚI“, „MĂRĂȘTI“, „STIHI“ și „GHICULESCU“. „MĂRĂȘTI“ îl scufundă pe „M-31“ prin grenadare, fără ca navele convoiului să aibă de suferit.

30 august • Tancul petrolier „THISBE“ (1782 t) este scufundat de către „SUTCA 215“ după ce se întîlnise cu escortă formată din două distrugătoare românești și două vînătoare germane de submarine la lîrniță apelor teritoriale turcești.

23 noiembrie • „D4“ scufundă cargoul „SANTA FE“ (4627 t) ce era escortat de „MĂRĂȘEȚI“, „AMIRAL MURGESCU“ și trei R-booturi.

1944

12-16 aprilie • 36.000 germani, 9.600 români, 16.000 voluntari estici, 3.800 prizonieri și 1.600 civili sunt evacuați din Crimeea.

17 aprilie-4 mai • În această perioadă se ajunge pînă la 8 convoaie pe zi între Constanța și Crimeea cu vaparcele românești „OITUZ“, „ARDEAL“, „ALBA IULIA“, „DURUSTOR“, „DANUBIUS“, „DACIA“, „ROMÂNIA“ cele germane „PRODROMOS“, „HELGÄ“, „OSSAG“, „GEISERICH“, „TOTILA“, „TEJA“ și cele ungurești „BUDAPEST“, „KASSA“ și „TISZA“. Escorta românească era formată din cele 4 distrugătoare și canonierele „GHICULESCU“ și „STIHI“.

18 aprilie • „ALBA IULIA“ (5700 t) este lovit de bombe, incendiat și pierdut.

22 aprilie • „ARDEAL“ (5695 t) este atacat fără succes de către „M-62“ și „M-11“ „OSSAG“ (german) este avariat de către bombardiere și scufundat de către „M-35“.

13.400 germani și 29.000 români sunt evacuați.

5-12 mai • 37.500 soldați sunt evacuați. „DANUBIUS“ (1489 t), „PRODROMOS“ (800 t), „ROMÂNIA“ (3152t), „TOTILA“ (2773 t), „TEJA“ (3600 t), „HELGÄ“ (2200t) sunt scufundate prin atacuri aeriene.

• „DURUSTOR“ (1309 t) este scufundat de către „A5“, iar „GEISERICH“ (712 t) de către „SUTCA-201“. 8.100 de oameni mor la bordul acestor nave.

12 aprilie-15 mai • În total, 130.000 de oameni sunt evacuați pe mare din Crimeea, 21.457 pe calea aerului, 78.000 prizonieri sau morți.

aprilie-mai • „RECHINUL“ efectuează o croazieră fără succes. „MARSUINUL“ este ușor avariat de grenade antisubmarineri.

iunie-iulie • „RECHINUL“ repetă patrularea fără succes.

3-5 august • Două cutere antisubmarin românești escortăzează trei coice turcești cu motor și vele cu refugiați în afara apelor teritoriale românești. Unul dintre ele este ulterior scufundat de către un submarin sovietic.

20 august • 62 de bombardiere sovietice și 80 de avioane de vînătoare și atac la sol efectuează un raid asupra Constanței. Mai multe unități germane, torpilcărul „NALUCA“ și mai multe unități mici sunt scufundate. Distrugătoarele „REGELE FERDINAND“, „MĂRĂȘEȚI“, canoniera „STIHI“ și puțitorul de mine auxiliar „DACIA“ sunt avariate ușor.

24 august • Monitorul „KOGALNICEANU“ și „CATARGIU“ sunt scufundate de către avioane sovietice lîngă Chilia Veche.

26 august • „BKA 112“ este scufundat de către focul bateriilor românești lîngă Galați. Ultimale două incidente au loc după armistițiul din 23 august.

Mark AXWORTHY

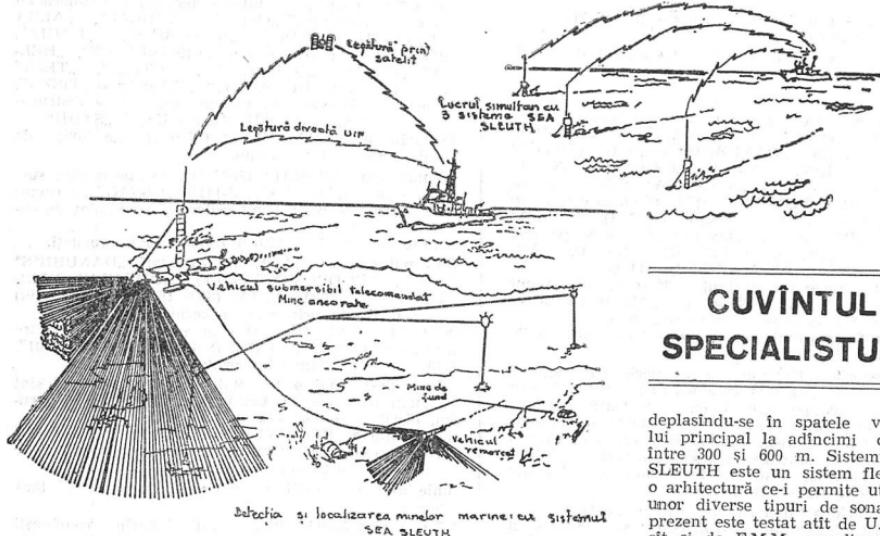
Calendar marinăresc

6 Septembrie

- 1810. Pandurii olteni au trecut Dunărea și au pus stăpînire pe Lom și Rahova.
- 1829. S-a încheiat la Adrianopol (azi Edirne) Tratatul de pace ruso-turc în care se prevedea dreptul statelor române de navigație pe Dunăre cu vase proprii.
- 1944. A început dragajul între Giurgiu și Prahovo o grupare compusă din: dragoarele românești „GHERDAP“ (scufundat la km 878), „AMURG“ (scufundat la km 1098) și „BASARAB“ (a dragat pînă în amonte de Belgrad) și 14 slepuri (6 românești, 2 iugoslave și 6 sovietice).

7 Septembrie

- 1940. S-a încheiat la Craiova Tratatul de frontieră româno-bulgar prin care partea de sud a Dobrogei („Cadrilaterul“, adică județele Durostor și Caliacra) intră în componenta Bulgariei.



CUVÎNTUL SPECIALISTULUI

O variantă eficientă: robotii antimină

Descoperirea și neutralizarea minelor ancorate, situate la o anumită adâncime față de suprafață apei, precum și a celor aşezate pe fundul mării, continuă să fie sarcini cărora îi se acordă o prioritate sporită pe timpul derulării conflictelor navale.

Luindu-se în considerare capacitatea de cercetare medie de circa 5 km²/oră, o fisie de apă lungă de 100 km, și lată de 4 km poate fi cercetată, din punct de vedere al pericolului de mine, în 80 de ore. Marile porturi, strâmtoare și zonele costiere impun controlul unor zone avind suprafețe mult mai mari.

Neutralizarea minelor este o activitate complexă deoarece nava care execută dragajul trebuie să tragă după ea ori o dragă mecanică, ce este alcătuită, de obicei, din două brațe lungi, de ordinul sutelor de metri, pe care din loc în loc sunt montate niște dispozitive ce taie cablurile de ancorare ale minelor, ori o dragă magnetică, ambele insotite de dispozitive speciale emițătoare de zgomot, pentru activarea astăzi a minelor magnetice cît și a celor acustice.

Deoarece întreaga acțiune supune hazardului, într-o mare măsură, astăzi echipajului cît și a echipamentelor, se impune, cu stringență, utilizarea robotilor pentru neutralizarea mine-

lor descoperite. În cadrul mai multor flote ale unor state dezvoltate tehnologic au fost inițiate studiile necesare pentru realizarea așa numitelor vehicule teleghidate pentru deminare.

Unul dintre cele mai interesante proiecte, prezentat în revista „MARITIME DEFENCE“ Nr. 3/martie 1991, este sistemul SEA SLEUTH, un vehicul care realizează, într-o manieră originală, ceea ce se poate numi vînatore de mine robotizată. Vehiculul, propulsat de un motor Diesel, este teledirijitat prin radio și operează într-un sector situat în provă navei care îl dirijează, la distanță maximă de 10 km — limita de vizibilitate — menținînd-o pe aceasta într-o zonă lipsită de pericol.

Complexul SEA SLEUTH utilizează o gamă variată de sonare pentru detectia minelor care se prezintă, la rindul lor, într-o mare varietate. Sonarele, dispuse în vehiculul semisubmarin, explorează spațiu lichid într-o zonă asemănătoare cu o pătrime de sferă secționată în două planuri perpendiculare ce trec prin centrul acesteia. Minele de fund sunt explorate cu un mic vehicul remorcăt de acesta, numitul „pește remorcăt“ care execută aceleași operații în imediata apropiere a fundului mării,

deplasindu-se în spatele vehiculu lui principal la adâncimi cuprinse între 300 și 600 m. Sistemul SEA SLEUTH este un sistem flexibil cu o arhitectură ce-i permite utilizarea unor diverse tipuri de sonare. În prezent este testat atât de U.S. Navy cît și de F.M.M. canadiene. Sistemul de poziționare globală (Global Positioning System — G.P.S.) recepționează semnalele emise de vehiculul submersibil pe unde ultrashorte, direct sau prin intermediul unui satelit, la nava directoare unde se efectuează prelucrarea informațiilor și se emit semnalele de comandă.

Lucrind în tandem cu sistemul de lucrare sonoră, sistemul G.P.S. poziționează și dirijează astăzi vehiculul de bază cît și pe cel remorcăt de acesta. Marea precizie în execuțarea manevrelor permite vehiculului, utilizat ulterior pentru neutralizarea minelor descoperite, să se apropie lin de „presupusa mină“ detectată, să verifice dacă într-adevăr aceasta este o mină activă și să execute operațiunile de distrugere a acesteia în timp ce „navă mamă“ se menține la distanță de securitate. O problemă de mare interes în ceea ce privește sistemul SEA SLEUTH este concepția sa de conteinerizare. Setul standard al echipamentului constă dintr-un vehicul semisubmersibil, un al doilea vehicul submersibil remorcăt de primul, echipamentele de control și dirijare, precum și piesele de schimb ce sunt dispuse într-un conteinér de 10 m lungime ce respectă standardul I.S.O.

Echipamentul de control electronic cuprinde două console — una pentru monitorizarea acustică iar alta de teleghidare a vehiculului principal — precum și mijloacele de transmisii ce funcționează pe frecvență ultraînală, baza de date și programele pentru asigurarea navigației. Containérul joacă în a-

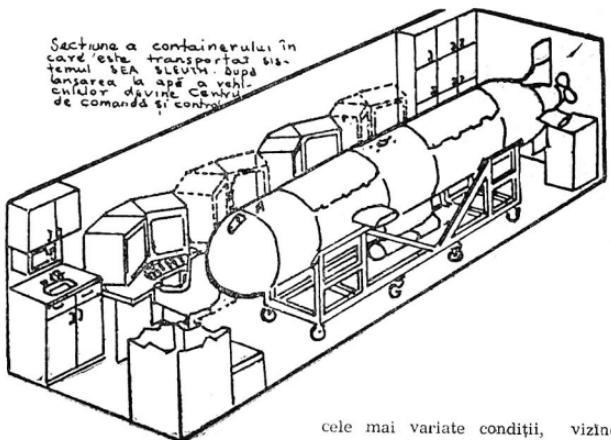
celasi timp rolul de compartiment de comandă și control al sistemului.

Sistemul SEA SLEUTH poate fi instalat la bordul unor nave specjalizate în neutralizarea minelor, cît și la bordul navelor civile.

Adoptarea sistemului SEA SLEUTH este convenabilă și prin faptul că echipajul necesar pentru manevra navei părtătoare este compus numai din 2-3 persoane. Avându-se în vedere scenariile viitoarelor război- ie navale, în care minele marine vor fi utilizate pe o scară largă — fapt demonstrat și de recentul conflict ce a avut loc în Oriental Mijlociu, cind apele Golfului Arabo-Persan cît și cele ale Mării Roșii au fost infestate de diferite categorii de mine — specialiștii americanii acordă o mare atenție finalizării sistemului, într-un interval care să nu depășească un an. Totodată se are în vedere posibilitatea transportului conteinerelor pînă la navele unde urmează să fie instalate cu mijloace auto cît și pe calea aerului.

Gradul ridicat de mobilitate va

Sectiunea a containerului în care este transportat sis- temul SEA SLEUTH. După lansearea la apă a vehi- culului devine Centru de comandă și control.



permite comandanților forțelor na- vale să utilizeze acest sistem în

cele mai variate condiții, vizând opțiuni atât pe plan tactic, cît și pe cel operativ.

Cpt. Rg. I Stefan CHIRI

CALENDAR MARINARESC

8 Septembrie

— 1916. O escadră de nave românești a executat o incursiune între Rasova și Oltina cercetînd dispozitivul inamic, în care au descoperit săpte baterii de artilerie grea germane.

11 Septembrie

— 1861. S-a realizat următoarea dislocare a navelor flotilei române de Dunăre: la Călafat, Giurgiu, Brăila, Galati, Reni, Ismail și Chilia cîte o salupă canonieră (fiecare cu 4 tunuri de 120 mm și echipaj 42 oameni); la celelalte puncte și pînăcete, salupe cu rame și vele care aveau cîte un tun de 120 mm.

12 Septembrie

— 1659. Mihnea al III-lea, domn al Țării Românești, a început răscoala antiotomană;

oastea română a cucerit Giurgiu și Brăila și a ars localitățile Orșova, Nicopole și Fustciuk.

— 1969 Scocoala de specialitate de la Mangalia a devenit Centru de Instrucție al specia- liștilor Marinei Militare (C.I.S.M.M.).

14 Septembrie

— 1829. Rusia a obținut recunoașterea de către Imperiul Otoman a stăpînirii sale asupra țărîmului caucazian al Mării Negre, asupra gurilor Dunării și dreptul pentru flota sa comercială de a trece nestingeri- tă prin Bosfor și Dardanele; prin același Tratat (de la Adrianopol), s-a desființat monopoul otoman asupra comerçului Principatelor române, iar Țara Românească a obținut și restituirea cetăților de pe malul stîng al Dunării ((Brăila, Giurgiu și Turnu).

PARIUL BATERIEI „CHARLIE”

(Urmare din pag. 7)

numai dacă Racheta este intercep- tată și de un avion aliat, între- pînd derularea procesului automat pentru a evita distrugerea propriu- lui avion.

21h27'10". Comanda „FOC” este transmisă lansătoarelor prin radio. Racheta „PATRIOT” se îndreaptă spre cer, accelerat, cîtinând să intercepce tînta cu radarul propriu, conform programării. Operatorii pot urmări acum, pe ecran, evolu- tia ambelor rachete.

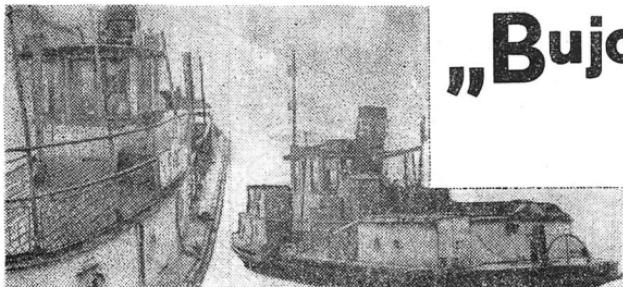
Radarul „PATRIOT” urmărește continuu traiectoria rachetei „SCUD-B” care se deplasează cu o viteză de 2,0 Mach (aproximativ 2500 km/h) și a proprietății rachetei care a atins deja 2,5 Mach și continuă să-și accelereze mișcarea.

21h27'30". Cele două rachete se află la circa 100 km una de alta. Distanța se micșorează continuu, capul de autodirijare semiactiv al rachetei „PATRIOT” detectează tînta, permanent „iluminată” de radarul AN/MPQ-53 al bateriei „CHARLIE”.

21h28'35". Deznodămîntul se aprobie. Viteza la întîlnire a celor două rachete este de aproximativ 5000 km/h. Sincronizarea devine factorul decisiv în această ultimă ecuație; cele numai 45 g de încărcătură de luptă trebuie să distrugă racheta „SCUD-B”.

21h29'01". La mai puțin de 10 minute de la lansarea lui „SCUD-B”, observatorii savurează din plin explozia. Bateria „CHARLIE” este din nou gata pentru contracararea unui eventual atac cu racheta „SCUD-B”.

Şansele acestui nefast pariu se cunosc: în 80% din cazuri, „PA-TRIOT”-ul a învins, iar „CHARLIE” și-a indeplinit misiunile..



„Bujorescu” —

14 august 1916 — zi de referință în istoria poporului român, zi în care România rupea chingile neutralității pentru a se angaja, alături de Antantă, împotriva Puterilor Centrale, în vîntarea primului război mondial, condiție sine qua non a realizării unui vis secular—intregirea țării. Deschiderea primului foc i-a revenit, ca misiune, Marinei Române prin executarea unui atac surpriză cu trei sălupă torpiloare asupra unui grup de cinci monitoare austriece, staționate pe Dunăre în portul bulgar Rusciuk (Ruse).

Cele trei sălupă erau: „RINDUNICA” (aceeași sălupă care în noaptea de 13/14 mai 1877 scufundase cu o torpilă de scandură, pe canalul Măcin, puternicul monitor turc „Duba Seifi”), comandată de căpitanul Alexandru Negulescu, „CĂTINA”, comandată de căpitanul Petre Bărbuneanu (avansat chiar a doua zi la gradul de locotenent comandor) și „BUJORESCU”, comandată de locotenentul Alexandru Gheorghiu.

Despre modul în care s-a desfășurat acest atac este demnă de reținut relatarea pe care comandorul Alexandru Negulescu a făcut-o în revista „Marea Noastră”, nr. 7-8, iulie-august, 1936.

Un atac surpriză

„Din ajun făcusem o recunoaștere și stabilisem punctele de pe malul Ramadanului, de unde torpiloarele improvizate trebuiau să pornească deodată în linie de front spre escadra inamică, a cărei situație o reperasem.

La 16 august (n.n. 14 august) la ora 9,30 seara, rînd pe rînd ies torpiloarele (!) din bazinul S.H. (Serviciului Hidraulic), cu lăminile stinse și mașinile înecet, spre a nu face zgromăt și urcă Dunărea spre locurile de plecare. Vigilențe noștri grăniceri din port, neștiind ce vase sunt, erau cît pe aci să dea alarmă.

Clipa decisivă sosește și cu o cruce mare pornim să dăm semnalul războiului de eliberare și să ne înconuăm de glorie, bîzuindu-ne mai mult pe atacurile de artilerie și aeriană ce trebuiau să urmeze, decât pe torpiloarele noastre cu torpile vechi în putine de lemn, incinse cu frângii! (n.n. — cadre paralelipipedice improvizate).

Noaptea intunecată. Se vedea luminiile din port. Liniste. Mașinile merg cu toată vîțea. Oamenii la posturi — sergentul Brânzilă, seful salupă „Rindunica”, la cîrmă. Secundele par ani. O sete grozavă îmi usucă cerul gurei. „Rindunica” dudă. Tăcerea noptii și turburătoare doar de cîntecă de mandolină ce se

aud dinspre monitoarele către care ne îndrepărăm, căci nu bănuiau că moartea li se pregătește (n.n. comandanțul monitorului austriac „Bodrog” își aniversa la naștere având ca invitați mulți ofițeri).

Ne apropiem. Siluetele incep să se desene, contururile să apară tot mai pronunțate. N-ăputese spune dacă erau la 70, 50 ori 30 metri, — cind un „Bot a hoi!” puternic ne vestea că am fost simțiti. Mai mergem puțin și comand: „Atenție! Foc!” Torpila din tribord tîșnește vîjelios, — elicea celei din babord hurulează în tub: torpila se înțepenise!

Conform ordinului incep rondoanele spre deal, ca să nu cad peste celi-lalte două torpiloare (!) sau peste torpilelor lor.

Inainte ca rondoanul să fi fost angajat, o explozie puternică ne luminează provă: torpila atinsese, monitorul trebuia să se scufunde. O flacără imensă, o bubuitură puternică, un fum gros și apoi flăcări, flăcări; monitorul ardea! Iar vîzetele color răniți le am și acum în urechi. Mărturisesc fară rusine că am plins: emoția succesului, mila pentru cei răpuși, — n-ăs putea spune.

Proiectoarele tuturor monitoarelor se aprind și cercetează cerul. După cum am aflat mai tîrziu de la șeful de Stat Major al escaderii inamice, fost camarad la Școala de

torpile din Pola, — s-a crezut la început că a fost o explozie la bordul... — veți afla mai tîrziu cui, — iar după ce au primit telegrama la Viena că România a declarat războiul, au bănuit un atac aerian. Numai la o torpilare nu s-au gîndit și n-au aflat de ea decât a două zî, cînd au pescuit pe mal o torpilă esuată ca un marsuin.

„Cătina” și „Bujorescu” și-au lansat și ele torpile, — dar nici una nu a nimerit ținta după cum era de așteptat.

Ajuși la malul românesc, conform ordinelor, am evacuat personalul și părăsit salupele.

Sergentul Brânzilă, cu aprobarea mea, s-a refător la salupă și sub bătaia proiectoarelor și tunurilor inamice, a reușit, cu peripeție, de care am vorbit la radio, să aducă „Rindunica” în bazin la adăpost.

Aveam toate motivele să credem că acest prim episod al intrării României în Războiul de Intregire să-a petrecut întotdeauna cum l-a descris însuși ofițerul care a condus atacul dar...

Episodul este descris după douăzeci de ani de la producerea lui, iar autorul (la data publicării articolului, era comandor în rezervă și director al publicației „Marea Noastră” semnind cu pseudonimul Moș Delamare) cu bună știință (credem) face unele omisiuni spre propriul beneficiu moral, suprave luindu-și meritele, încercind să justifice un semieșec, în timp ce, exact în aceeași condiție, era posibil un succes de răsunet.

Există, însă, cel puțin două personalități implicate în fenomen (deci la fel de bine informate) ale căror opinii asupra evenimentului diferă de cele ale comandanțului Negulescu. Aceste personalități sunt contraamiralul N. Negrescu — comandanțul Flotei din Dunăre în prima parte a războiului (care în mod cert a făcut o analiză minuțioasă, „a posteriori”, asupra atacului) și amiralul Petre Bărbuneanu (la data executării atacului — comandanțul pe „Cătina”).

Contraamiralul Negrescu, în cartea „Rolul Marinei în Războiul pentru Întregirea Neamului și Recompensa Finală”, editată în anul 1920, arată că atacul a fost foarte bine conceput și, în mod normal, ar fi trebuit să aibă succese deplin. Salupele nelinărmate, cu aspect total inofensiv, aflate în compunerea „Apărărilor sub Apă” (comandanțul cuprinzind apărarea prin mîne și torpile) cu sediul la Giurgiu („Cătina” și „Bujorescu” făcuseră parte, pînă la începerea războiului, din „Serviciul Hidraulic”) erau comandante de sublocotenenti și loco-

O navă pentru istorie

→

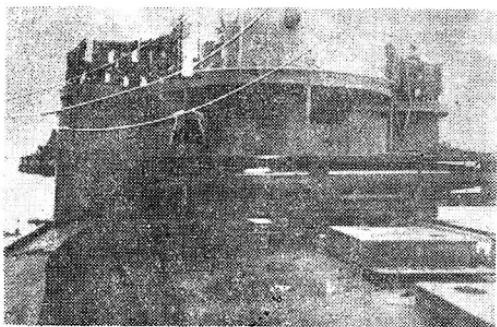
tenenți și efectuaseră zeci și zeci de patrulări de observare și supraveghere a monitorelor austriece pînă la cîțiva metri de bordul acestora, înselindu-le vigilența. Așa se explică de ce la bordul monitorului „Bodrog“ avea loc, în acel moment, o petrecere cu dans și muzică (fapt omis în publicațiile apărute ulterior în limba germană). Nu este mai puțin adevarat faptul că navele austriece aveau să afle despre starea de beligeranță, cîteva ore mai tîrziu.

Autorul cărtii este de părere că schimbarea comandanților de salupe a fost total neinspirată. Aducerea la comandă a ofițerilor mai sus amintiți (din ordinul cui?) „aleși“ (pe criterii încă neelucidate, sau, poate, tentația intrărîi în istorie era prea mare), nefamiliarizările cu topografia locului, mai ales pe vizibilitate redusă, și nepregătișii suficienți în executarea atacului, cu torpile a prejudiciat serios succesul.

Amiralul P. Bărbuleanu, în însemnările făcute chiar pe articolul

din revista „Marea Noastră“ (aflată în colecția Cristian Crăciunoiu) arată că ordinul de atac nu a fost respectat; atacul trebuia să se execute simultan, cu salupele în linie de front. Căpitânul Negulescu, profitind de vîțea mai mare a salupelor „Rîndunica“, dormite de a-si adjuza deca meritile succesorului, să desprins de colegii lui, lansînd de unul singur. Explosia puternică produsă de impactul torpilei cu slepul de materiale acostat în bordul monitorului, alarmarea imediată a echipajelor, fumul și zgromotele produse, au avut efect asupra celorlalte salupă care veneau la atac din urmă, iar comandanții acestora nu s-au mai putut apropiâ la distanță optimă de lansare.

In final, comandanțul Negulescu își păstrează totuși obiectivitatea: „Torpila a mers drept spre monitor, dar a lovit... slepul, aruncînd în aer muzică, bufet și aprinzînd motorina din el! Slepul salvase monitorul! Dacă monitorul ar fi fost uciști și invitații, comandanții și ofițerii de pe celelalte monitoare...“



La bordul monitorului austriac „Leitha“ — torpilă „Whithead“ cu carcasa de lansare.

Așa se întimplă cînd se face război cu improvizări.

Cu toată nereușita acestui atac, totuși efectul torpilării a fost nebănit. Temindu-se de alte torpilări, întreaga escadră austriacă s-a refugiat tocmai după ostroval Berzina, la 100 km de frontieră (Turtacaia) și la 30 km de malul românesc, într-un adăpost sigur și de mai înainte pregătit.

Învățări? Una singură: „războiul în general, cel pe apă în special, nu se poate face, nu se cîștigă cu improvizări antideluviane sau abisiniene“. Corect.

Să totuși... Redde Caesari quae sunt Caesaris — să dăm Cezarului ce-i al Cezarului. „Retuşurile“ aduse „post factum“ unor evenimente istorice (care timp de peste patru decenii deveniseră aproape o obsesie și pentru noi), nu folosesc nimănui. Să învățăm din greselile înaintașilor dar, în același timp, să le recunoaștem, în mod obiectiv, meritele.

O navă își revendică dreptul la neuitare

Cele trei salupe — „RÎNDUNICA“, „CĂTINA“ și „BUJORESCU“ — au rămas definitiv înscrisе în istoria tării și a Marinei Române. Care a fost soarta lor ulterior?

După „Rîndunica“, după primul război mondial, dispar datele. „Cătina“ a fost scufundată în timpul atacului și abandonată. „Bujorescu“ (cf. „Semaforul Dunării și al Mării Negre“ — Brăila, 1920) apare ca fiind în dotarea Marinei Militare, apoi la Serviciul Hidraulic.

„Registrul Navelor“, editat de R.N.R., din anul 1980, la numărul de înregistrare 14.850, mai consemnează: „FÄGET“, ex „Bujorescu“ ($L = 18,10\text{m}$; $l = 3,5\text{m}$; $h = 1,75\text{m}$; $v = 16 \text{ km/h}$, construită în 1907 la

Căpitân de rangul II
Ioan DAMASCHIN

(Continuare în pag. 17)

Piero Baroni:

NATO: il futuro (NATO: viitorul)

Autorul — redactor la radioteleviziunea italiană și specialist în probleme politico-militare (lucrări anterioare: Aviația 1919—1939, Obiectivul Mediterana s.a.) — încearcă în acest studiu apărut la Roma, în 1991 (315 p.), să pună în evidență cît mai multe necunoscute legături de viitorul Alianței atlantice în contextul schimbărilor europene din ultimii ani; mai mult decît atât, căută să identifice și modalitățile de rezolvare a acestei probleme (care

va fi viitorul NATO?), deosebit de importantă pentru întreaga Europă și nu numai pentru aceasta.

O premisă acceptată — și ulterior demonstrată în lucrare — este aceea că NATO va trebui să-și reexamineze rolul său, mai adevarat spus, va trebui ca statele aderente să redefinească rolul organizației care, în esență sa, instituțională, depinde tocmai de voința acestora. În opinia autorului, deja din acest punct se ridică unele semne de in-

trebare. Astfel, schimbările europene în plină desfășurare pot genera, din partea unor state, tendințe centrifuge, pot sugera sau inspiră căutarea unor noi echilibre regionale, acorduri, înțelegeri, dacă nu chiar alianțe, în interiorul unor arii de influență limitate, dar foarte importante din punct de vedere economic. S-ar putea să astăzii la o diluare gradată a motivației de apartenență la NATO, la reapariția unor tendințe de autonomizare excesivă în politică externă, cu re-

Căpitân de rangul II
Filaret SINTION

(Continuare în pag. 16)



(Urmare din pag. 15)

percușioni asupra celei militare și asupra securității europene globale, inclusiv asupra flancului sudic (Mediterrana), văzut nu ca un apendice, ci ca o zonă de frontieră.

Că atare, reexaminarea rolului NATO — cu posibilele sale efecte la nivelul scopurilor și structurilor alianței — trebuie să țină seama de natura reală a schimbărilor europene (și extraeuropene), în special pe flancul de sud și că el alianței și de corelatele lor militare. Autorul consideră că aceste schimbări ar consta, în mod real, în următoarele caracteristici:

— principiul dominant al strategiei europene posibile — opoziția NATO — Tratatul de la Varsavia — și-a pierdut valabilitatea;

— amenințarea sovietică s-a îndepărtat în timp și spațiu și, cu aceasta, și riscul unui atac prin surprindere; acest risc potențial nu a disipațis în totalitate, URSS răminând una din marile puteri militare ale lumii și cea mai mare putere nucleară;

— amenințarea (la adresa statelor occidentale) nu mai este correlatedă cu un scenariu bine definit, specific existenței Tratatului de la Varsavia; cu atit mai mult o amenințare difuză și mai greu localizabilă este mai periculoasă;

— deși cadrul strategic european s-a schimbat, situația s-a înrăutățit în zona mediteraneană și în Oriental Mijlociu; lumea islamică poate orișnic oferi surprize neplăcute (vezi Golful);

— dacă această dublă amenințare (cea europeană și cea provenind de la sudul și estul alianței) nu există, atunci ea nu există pentru nimenei. Dar dacă există, Italia este expusă amintindu-ora, de unde și o consecință specială pentru această țară căreia, după retragerea Greciei din structurile militare integrate ale NATO, ii revin responsabilități majore în zona mediteraneană;

Analizând situația europeană după 1945 — o pace suspendată din-

● NATO ● NATO ● NATO ● NATO ●

iluzii, speranțe și prudențe marcațe de conflicte, negocieri și tratate — autorul consideră că în condițiile enunțate entuziasmul pacifist este cel puțin exagerat, iar securitatea europeană și frontieră sujuca a alianței nu pot fi apărate eficient decât de un dispozitiv precum NATO, cel puțin din următoarele considerente:

1. — Europa nu dispune și nu va dispune pentru mulți ani de instrumente juridice și militare pentru inițiative autonome și corelate în domeniul militar;

2. — Nu există o structură militară europeană, există doar Uniunea Europeană Occidentală, un vechi tratat politico-defensiv de asistență mutuală în cadrul unei agresiuni asupra unei din statele semnătare și folosit ca element de legitimitate internațională pentru disloarea unor forțe militare în anii de criză în afara zonelor teritoriale sub directă suveranitate.

Îată deci, susține autorul, că problema reexaminării rolului NATO — care înseamnă apărarea europeană înainte de a fi una americană — devine tot mai sensibilă pe măsură enumerării argumentelor pro și contra. Mai mult decât atât, a insista pe aspectul politic (Alianța atlantică) în detrimentul celui militar (NATO), ar însemna o contradicție în termeni, o deformare a unui concept ca atare. NATO nu are unătății militare, acestea fiind ale trăsăturilor aderente; NATO este organizarea de comandă, o structură conceptuală, organizatorică și de coordonare. Că atare, a vorbi de reducerea forțelor militare ale NATO înseamnă a vorbi de reducerea forțelor militare ale statelor participante la această organizație.

Evident, arăta autorul, NATO nu va mai fi aceeași, probabil că răurile aderente ar trebui să depindă tot mai mult de propriile capacitații defensive și mai puțin de ale altora. Dar și în acest caz — imprenă că faptul că deocamdată NATO nu poate fi substituită — decizia eventuală de a reduce exercițiul finanțier pentru armate este cel puțin intempestivă. Pare oportună o reorganizare a alianței, dar pe baza unor resurse financiare cel puțin egale cu cele din 1988. O apărare puternică nu se construiește de azi pe milne, o dată cu declanșarea crizei.

Aserțiunile autorului, privind rolul crescut al Alianței atlantice la acest schimbător sfîrșit de secol XX, în special sub aspectul componentei sale militare, sunt întărite din-

tr-o altă perspectivă — principală politică — de William H. Taft IV, ambasador SUA pe lângă Consiliul Atlantic: „popoarele din est se găsesc într-o stare de tranziție căre le-dus de la un nivel de puțină libertate și multă stabilitate la actuala lor condiție de mai mare libertate și de puțină stabilitate. Occidentul trebuie să stabilească acele condiții care să incurajeze o mai mare libertate și o mai mare stabilitate... Dacă securitatea Europei și a Americii de Nord să invadabile, la fel de mult trebuie găsită calea pentru europeanizarea NATO, pentru o Europeană stabilă, unită și liberă” (p. 266 și urm.).

Dacă acestea sunt obiectivelor principale ale Alianței atlantice, recenzentul își exprimă speranța că realizarea lor să se facă prin demersuri pertinente, nepartizane și, mai ales, eficiente.

Așadar, Piero Baroni pledează pentru menținerea Alianței atlantice — chiar supusă unei reexaminari și reconsiderări — în paralel cu întărire forțelor armate naționale; asupra unor aspecte legate de întărirea componentei navale pe flancul de sud (Marea Mediterană) și cu accent pe rolul Italiei vom insista prin prezentarea unor traduceri adaptate din lucrare.

In această scurtă recenzie nu ne propunem nici să validăm, nici să invalidăm concluziile autorului, concluzii care denotă o opinie personală și pe care nici el însuși nu le consideră verdicte definitive ci acutizabile în funcție de evoluția politică și militară a Europei și a zonelor limitrofe.

In fond, în programe, cel mai bun criteriu de validare rămîne tot timpul.

Si în loc de final... La un moment dat autorul afirmă: „inutilitatea unei armate în perioada în care nu este nevoie de aceasta, se traduce printr-o pierdere economică pentru națiune; dar cind armata trebuie folosită și ea este neficientă — pentru că nu are oameni, mijloace și logistică — aceasta se traduce în pierderi foarte mari de viață umane. Această responsabilitate trebuie să apese greu pe conștiința tuturor” (p. 136).

In 1943, Locotenent-comandor Gheorghe Mocanu arăta: „dacă vom avea o marină [militară — n.n.] și nu va fi nevoie de ea, am pierde numai bani; dacă, însă, nu vom avea marină și vom avea nevoie de ea, am putea pierde țara” (Strategia Mării Negre), București, 1943, p. 32). Nemic nu este nou sub soare!

• NATO • NATO • NATO •

NATO — dimensiunea mediteraneană

Așa după cum am arătat în scurta prezentare a cărții NATO: VIITORUL, de Piero Baroni, aceasta cuprinde și cîteva interviuri ale autorului cu personalități ale Alianței Atlantică din care prezențăm unele fragmente.

Generalul John R. Galvin (SUA), Comandant suprem aliat în Europa, consideră că, în viitor, NATO va avea un rol foarte important în securitatea mondială, pentru că dacă NATO reușește să mențină stabilitatea și securitatea în Europa occidentală, acest lucru va fi beneficiu pentru toată lumea; nu există, după părerea sa, un alt organism care să se poată substitui NATO. Există organisme, ca de exemplu Consiliul pentru Securitate și Cooperare în Europa, care pot elabora măsuri apte să întărească încrederea și să ofere informații asupra unor chestiuni importante. Există instituții ca ONU, cu o extensie mai amplă, dar nu există o instituție în măsură să ia decizii și să rezolve atât situația de rutină cât și pe cele de criză.

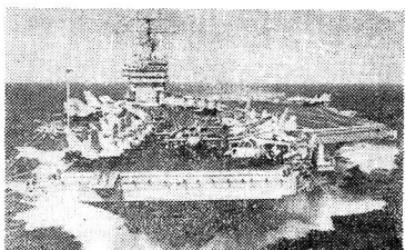
In ceea ce privește schimbările structurale viitoare, este greu de făcut ipoteze. Faptul că țările din fostul Tratat de la Varsòvia nu mai sunt considerate adverse, sau raportul NATO cu acestea se va schimba în continuare sănătos, foarte importanți spre viitorul structură a Alianței Atlantică.

Acste schimbări au consecințe specifice în zona mediteraneană. Se pună totuși problema echilibrului militar, pentru că URSS reprezintă întotdeauna un potențial de care trebuie ținut cont. În același timp există alte forțe — naționalismul, fundamentalismul religios, problemele etnice, terorismul. NATO trebuie să țină cont de toți acești factori în perspectiva unor conflicte posibile în orice parte a zonei.

In ceea ce privește componenta militară în zonă, NATO se află pe punctul de a crea o forță militară redusă, ceea ce ar putea însemna și o forță navală redusă, oricărui ora actuală se fac deja reduceri. Această va fi, însă, eficientă pentru asigurarea securității în Mediterana. Va exista și o forță navală mobilă, aşa cum vor fi toate forțele navale ale alianței. Marea Mediterană va putea fi întărită cu forțele navale din Atlantic, după cum cele din Atlantic vor putea fi întărite cu forțele din Mediterana. Acest tip de mobilitate și flexibilitate va caracteriza forțele viitorului, pentru a putea face față și a reacționa rapid la orice situație. În același timp se dezvoltă sisteme de observare și telecomunicații; în momentul de față se instalează un sistem de comunicații complet nou pentru comandamentul militar din Europa, inclusiv Mediterana.

Amiralul Jonathan T. Howe (SUA), Comandantul forțelor aliate din sudul Europei, apreciază că, deși nu poate fi ignorată nici una din zonele alianței, problemele viitoare pentru NATO vor fi ridicate de Mediterana, datorită instabilității din Balcani, de pe coasta meridională a Africa (Africană de Nord) și din Orientul Mijlociu.

Forțele navale ale alianței constituie, în mod cert, un avantaj pentru aceasta și un factor cheie al apărării în regiunea de sud; astfel, o parte importantă a capacitații aeriene, ceea mai modernă, este cea de pe portavioane. Marea Mediterană reprezintă, încă, cea mai importantă cale de acces pentru logistică, pentru întărirea forțelor, pentru comerț și o legătură



esențială între țările alianței izolate geografic. În plus, Mediterana constituie un factor de apărare împotriva amenințărilor tradiționale și a unor potențiale.

Această componentă navală nu este, însă, total adecvată evenimentelor sale misiuni. Astfel, deși alianța dispune de un anumit număr de avioane și nave antisubmarine (ASW), numeroasele care au fost modernizate pot înfrunta submarinele sovietice și cele ale lui în treia tot mai numeroase în Mediterana. De asemenea, și navele dragoare ale forței navale din Mediterana sunt puține. Alianța este vulnerabilă la minarea strâmtorilor și a porturilor proprii. În fine, specialiștii NATO se preocupă de imbunătățirea capacitatii contraeriene, în special împotriva ra-chetelor antinavă.

Toate aceste preocupări ale NATO derivă din faptul că tot ceea ce a fost considerat ca amenințare din afara zonei de responsabilitate acum a devenit o amenințare internă, datorită raziei mari de acțiune a armelor moderne, răză care poate crește și mai mult prin capacitatea de realimentare în aer a avioanelor.

Pentru a face față tuturor acestor probleme, NATO accentuează flexibilitatea, mobilitatea, o logistică superioară și un sistem C3I (comandă, coordonare, comunicații, informații) perfectionat.

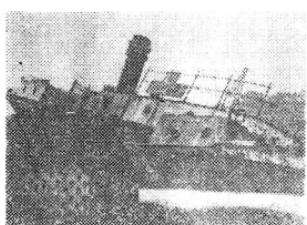
(VA URMA)

„BUJORESCU” — o navă pentru istorie

(Urmare din pag. 15)

Turnu Severin) — remorcher la serviciul Căi Navigabile Giurgiu, în funcțiune ulterior cîțiva ani.

Primele două șalupe, în mod bizar, au murit în tacere (Unde? Cind? Cum?) și iată că „BUJORESCU” („FÄGET”) este pe punctul de a le împărtăși (implacabil?) soarta. O cocă ruginită cu aspect dezoalnat, pe un mormant de alte fiare vechi, reliieve ale unor foste nave, nu mai prezintă interes pentru cei care,



întimplător, mai trec prin preajma Canalului Plantelor din Giurgiu unde se află „cimitirul navelor”.

Nu este un „VICTORY” sau vreun euriasat care a însăpămată mările și oceanele lumii dar, credem că este demnă de o soartă mai bună. Mai poate fi recuperată (și refăcută) pentru că, așezată la locul pe care îl merită, să dăinuire în timp, spre aducere aminte de virtuțile și eroismul înaintașilor marinarii pentru marinarii de azi și de miine și nu numai pentru ei...

←

„FÄGET”, ex. „BUJORESCU”

PERIPLUL

NAVEI „FINTINELE”

La 21 iunie 1990 cargoul „FINTINELE”, aparținând companiei „NAVROM”, ridica ancora din portul Constanța pornind într-un voiaj spre India. Nava avea la bord 7.800 tone mărfuri generale, fabricate în România și destinate porturilor indiene. Oamenii echipajului se despărțeau de casă, ca întotdeauna, preluând cu ei ceva din griile rămasă pe cheu. Toti, poate în mai mică măsură cei trei stagiaři, stăiu în clipa plecării, din experiența anilor petrecuți pe mare, că într-un voiaj și sigur cind pleci, dar nu

și cind vei reveni, aceasta fiind una din servituitoarele profesiei de marină, acceptată cu stoicismul de rigoare. Dar nici cei mai sceptici din oamenii de pe „FINTINELE” nu și imaginau, totuși, că va trece mai mult de un an, mai exact 405 zile, pînă cind nava lor va reveni în ţară.

Incercăm, cu ajutorul domnului Victor Drăgnescu, căpitan de cursă lungă și tinărului secund Emilian Breber, să definim „fizionomia” acestui voiaj mai puțin obisnuit.

★ ★ ★

AM AFLAT CĂ NAVA SE „IMPOTMOLISE” UNDEVA LA MADRAS

„În ce mă privește, spunea comandanțul Drăgnescu, fac parte dintr-acei marinari care consideră că meseria noastră presupune și o „investiție” sufletească. Iată de ce nu mi-a plăcut niciodată să schimb navele ca pe hoteluri. Vîi, fac un voiaj, îți iezi geamantanul, pleci și începi „vînatăoarea” după o altă navă, dacă se poate, cu un voiaj mai „gras”.

În cei 13 ani de cind sînt la comandă, n-am fost ambarcat decît pe două nave — „HATEG” și, în ultimii săse ani, pe „DRAGOMIREȘTI”, pe care am luat-o din sanctier și de care m-am legat ca de propria mea casă. Împărțirea a făcut, însă, ca în ianuarie 1991 să fiu disponibil și să mi se șeară să plec în India să preiau o navă care se „impotmolise” undeva în rada Madrasului. Cum omul nu face numai ce-i place, ci și ce trebuie, vreau să spun oamenii devoții companiei și profesiei noastre, așa cum înă consider și așa cum sînt marea majoritatea marinarii companiei „NAVROM”, am plecat spre India împreună cu cîțiva colegi de nădejde, marinari bine cunoscuți în flotă pentru seriozitatea și profesionalismul lor cum ar fi Ion Asciu sau Gheorghe Udeacă Ne-am lăsat poltoanește la Oțopeni, cu buzunarile pline de griji casei, pe care fiecare om le are, ne-am urcat în avion și, recunoscând cu ironia amărătue a marinariului „debutul” aerian al voiajului nostru... maritim, am făcut „saltul” pînă la Calcutta, unde ajunsese, între timp, nava „FINTINELE” își închidea acolo cea de-a 60-a călătorie, desercările ultimelor mărfuri generale aduse din țară. Am găsit la bord o atmosferă

tensionată, mai ales de cele două luni de așteptare în fața Madrasului, când mai mulți oameni au cedat, fizic și nervos. Așadar, era o schimbare parțială de echipaj, iar noi eram „forța proaspătă”. Despre luniile acelea cred că cel mai bine ar fi să vă vorbească secundul; el le-a trăit din plin.

„Fizionomia“ unui voiaj de 405 zile

Sintetizind, ajunși la bord am pus totă lumea „osul la treabă”. Nava avuiese probleme majore, întrucătare și un auxiliar ce a trebuit să fie schimbat, precum și alte „sechete”. Fiecare om — și este grozav că trăim asemenea timp — are păreri sale politice, dar la bord, astea sunt pentru timpul liber și discuțiile la cafea. În rest, fiecare trebuie să-si facă datoria ce-i revine la postul său. Acest principiu ne-a călăuzit și sîntem multumiti — noi, oamenii de pe „FINTINELE” — că acționdin așa, an adus, cu bine, nava acasă. Pe scurt, în India, la Calcutta, am încheiat călătoria 60. La Kakinada (tot India) am început încărcarea pentru călătoria 61. Am luat srot pentru Anglia (6.661 tone) și, continuind lucrările de întreținere a navei, am străbăut Indianul, Marea Roșie, Mediterana și Atlanticul, sosind pe 8 mai în Anglia, la Avonmouth. Ne-am bucurat mult cind, predind nava la registrul, rezultatul a fost pozitiv, în el fiind înglobată și munca noastră, iar detinția aplicată navei, initial, de inspecția I.M.O. a fost ridicată. În-

cărcind la Anvers și Hamburg pentru Istanbul, am început călătoria 62 avînd la bord 7.890 tone mărfuri generale. Am început, aşadar, să ne apropiem de casă unde am ajuns în 31 iulie. Un voiaj dificil, cu probleme tehnice și de ordin uman, un voiaj lung și cu greutăți — îată cum s-ar putea caracteriza în cîteva cuvinte, acest periplu de 405 zile la navei „FINTINELE”. Voiaj în care majoritatea oamenilor bordului și-au facut datoria. Mai mult, la această probă profesională la care marea a supus nava, s-au relevat calități deosebite ale unor tineri, pe care, la cererea mea, compania i-a promovat pe treptele ierarhiei superioare: Emilian Breber, pornit în voiaj ca ofițer III a fost confirmat secund, iar timonierul Romeo Vasile a fost promovat ofițer III. Promovări facute, practic, în plină mare și care nu pot fi decât de bun augur pentru acești tineri marinari ce s-au dovedit a fi la „proba mării”, oameni de nădejde”.

ABANDONATI ÎN FAȚA MADRASULUI

„Pentru mine, ne spune secundul Emilian Breber, acest lung voiaj a constituit o experiență profesională și de viață, deosebită. Am putut să văd ce importanță esențială poate să aibă coezionea unui echipaj în fața unor probleme oricărui posibile pe mare, ce înseamnă lipsa acestei coezuni și spiritul ei dizolvant. Înțîță, voiajul a decurs normal. Totul a început la Madras când rutina aceluia „firesc” a fost suspendată de o problemă tehnică. Ne-a lăsat un auxiliar și soluția unică era schimbarea lui. În radă, în fața Madrasului, tensiunea pe navă a început să crească de la zi la zi. Mulți au început să aibă sentimentul că am fost uitati aici, că am fost abandonati. Demersurile pentru schimbarea auxiliarului trenau, un invizibil lant birocratic, al cărui capăt se afla în țară, preferind „drumuri bătătorite”. Înterminabilele tratative cu firme indiene s-ar fi putut rezolva prompt tratînd cu firma specializată din Singapore. Au trecut zile, au trecut săptămîni de așteptare. În decembrie, deja starea de spirit, mai cu seamă a oamenilor de la mașină, era sub limita zero. La cîțiva dintr-ei căderea psihică era evidentă. Nu ieșeau cu orele din cabină. Apoi au început să bea și să se certe, dind vină unul pe altul. Doi au fost trimisi pe 3 decembrie acasă. Erau oameni ce aveau probleme de familie delicate și acestea au contribuit la prăbușirea lor psihică. Realizanți atunci ce important este, pentru un marină, să pornească la drum împăcat, cu pacea în suflet. Căci greutatea specifică problemelor

UN „LUP DE MARE“ INSOLIT LA TOMIS

3. ÎN VÎLTOAREA OCEANULUI

Un destin cu valoare de unicat a urmărit viața unei femei-marinar care, înfrântind prejudecăți, greutăți și privațiunile unei profesii, accesibilă, de regulă, bărbaților, a reușit performanța de a-și petrece aproape treizeci și cinci de ani pe mare.

In episoadele anterioare am relatat despre „a.b.c.-ul marinăriei“ și apoi despre activitatea sa pe navele de pescuit din Marea Neagră și aceea în funcția de căpitan de remorcher.

Doamnă ANGELA LEFTERESCU ce v-a determinat să treceți pe navele de pescuit oceanic și cum ati intrat în „vîltoarea oceanului“?

— E simplu. Prin anii '70 flota de pescuit oceanic a început să se extindă, pescuitul fiind tot mai rentabil. Se simteau o lipsă acută de marinari în general și de ofițeri în special. După cum stiu s-a apelat chiar și la ofițeri din Marina Militară. Eu aveam deja 20 de ani de navigație, o bună parte din această perioadă fiind de pe navele de pescuit din Marea Neagră. M-am simțit aptă să „atac“ oceanul. Tehnologia de pescuit și viața pe vapor, fiind, în principiu, aceeași, m-am prezenta la IPO. — Tulcea, mi-am făcut formele de angajare și, mai repede decât credeam, m-am barcat pe m/n „TROTUS“.

Nava am preluat-o din fosta R.D.G. — o navă de pescuit nou-noută, ultramodernă din punct de vedere al dotării tehnice de navigație și de pescuit — prelucrare-stocare.

— Amintiri mai deosebite din această perioadă?

→ personale nerezolvante crește, apăsând sistemul nervos, în direcță proporție cu timpul și depărtarea ce te desparte de casă. Apoi au făcut cereri și alții. Întelegeam că acesta este și unul din efectele faptului că eram un echipaj eclectic, recent format, în care oamenii nu se sudaseră sufletește, nu luptau, conjugându-și eforturile, cu stresul pricinuit de aşteptare și îngrijorare. În ianuarie au plecat majoritatea oamenilor de la mașină. De ce n-am plecat împreună cu ei? Logic — voiajul nu era finalizat,

— Destule. și mai plăcute și mai puțin plăcute, deoarece, cu această navă am pescuit în multe zone de pe coastele Americii pînă la cele ale Africii, trecind prin multe furtuni dar avînd parte și de vreme frumoasă.

Viața la bordul unor astfel de nave impune, printre altele, o disciplină de fier, o atenție și concentrare maximă. O navă de pescuit oceanic este o adeverătă uzină plutitoare cu tot complexul de operații ce se cer și a efectuate pe „traseul“ materie primă — produs finit. Pe lîngă navigație propriu-zisă mai trebuia să pescuiești, să prelucrezi, să congelezi, să depozitezi și să descarcă apoi fie în țară, fie în porturi străine. Activitatea de pescuit propriu-zisă, la care participă întregul echipaj-marinari și pescari — cerea o atenție deosebită: trafulul avea can 200 m lungime și, lansat pe fundul oceanului putea intîlni tot felul de obstacole — stînci, epave, corali — care-l agățau. Deci, un ochi la navigație și unul la sondă pentru a evita aceste obstacole. Cît privește navigația, aceasta era foarte dificilă, deoarece, în zonă, pe un spațiu foarte restrîns erau zeci de nave — bulgărești, rusești, nemțeni, cubaneze și de alte nații, toate efectuind același lucru — pescuitul. Mai trebuia ținut cont și de limitele apelor teritoriale ale țărilor din zonă. Erau tentat să te apropiș de coastă unde era mai mult pește dar ca din senin apărău navele de la paza de coastă care te invitau fără menajamente să părăsești zona. și aceasta nu ar fi însemnat mare lucru dar protestau la IPO Tulcea și imediat te

trezeai luat la întrebări. Dacă te alegeai cu o simplă muștruluiua ziceai „mergi“ dar de cele mai multe ori se lăsa și cu sanctiuni.

De nava „TROTUS“ mă leagă și o amintire tristă. În plin voiaj, mergind spre Insulele Canare, așa cum se mai întimplă pe mare, a murit comandanțul navici iar eu fiind căpitanul secund am preluat comanda. Drumul pînă la Las Palmas și manevrele de port au decurs normal, întregul echipaj acordindu-mi incredere deplină.

— Să inteleag deci că echipajul vă dădea ascultare chiar dacă erați femeie?

— Nu întotdeauna și nu toți membrii echipajului. Să mă explic. Am schimbat mai multe nave în funcția de căpitan secund. „Soare vaporului“, cu alte cuvinte. Tată, mamă, pentru toți și pentru toate. Declarașem „războli“ lichelismului să lenei. Cînd o navă era proasă întreținută toți întrebau: „Cine e căpitanul navei?“. Intr-un voiaj de 60-80 de zile cînd nu intră în vreun port dacă nava nu este curată și bine întreținută iar masa este proastă și vai de acel echipaj. Mai era cite unul care spunea: „Știi, unchiul...“ „Unchi, neunchi, cit ești cu mine pe vapor trebuie să muncești serios băieți și să-mi execuți ordinile, altfel, voiajul următor îl faci cu unchiul și cu știnchea după tine de nu te mai ia nimeni în echipaj“. Unii, puțini ce-i drept, cînd auzeau cine va fi secund, renunțau de bunăvoie, dar cei mai mulți mă preferau ca „soare“ sătind că vor avea curățenie la bord și vor mîncă foarte bine. Cei omulii să muncească și acolo erau muncă, nu glumă, dar trebuie să-l și hrănești bine.

Prin lucru pe care-l făceau cînd ajungeam la vapor, îmi confectionau „adiacenteul“.

— ??

— Fiind mai scundă îmi confectionau un postament „adiacenteul“ de înălțime al doamnei Lefterescu — pentru a putea ajunge la alăduă.

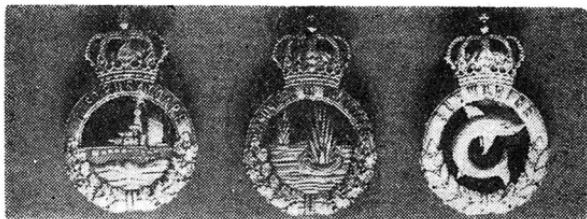
(va urma)

Val MARIN

→ pornisem cu o navă și cu ea dormam să mă intore. Logic, pentru un om care, așa cum cred despre mine, n-am nimicit întîmplător în această profesie. Ce am făcut eu în cele două luni? Cred că un luer folositor. Realizînd că staționarea și de lungă durată, m-am inscris la un curs de calculator. Un domeniu care m-a captivat și în care simt, trebuie să o recunoaștem ca pe o evidentă, în urmă. Calculatorul este un instrument extrem de util pe o navă și prezența lui va fi indispensabilă în viitorul apropiat în flota noastră.

Cind stii ce vrei de la profesia ta și cind ești împăcat sufletește poti rezista, cred eu, cu succes, oricarei stări de stres. Astă am învățat și eu de la comandanți cu experiență, pentru care am un deosebit respect, cum ar fi Vasile Festeanu, Gabriel Bondoc ori Victor Moldoveanu. Pe urmle lor dorim să mergem și noi, tinerii ofițeri, omonind tradițiile marinei comerciale române și încercind să fim, profesional, la înălțimea exigențelor timpului prezent.

Maior Costin CONSTANDACHE



învitație la dialog

Însemne și tradiții marinărești

Confectionate din argint, cele 3 insigne, suficient de lizibile și în fotografie, indicau, în perioada interbelică, apartenența cadrelor din marină (ofițeri și maștri militari), la diferitele clase de nave existente la acea dată.

Se cunosc aceste tradiții? Se respectă? Cine să le transmită mai departe și cum? Alături de sărbători și aniversări inedite, de ceremoniale religioase, uniforme și

reconsiderarea drepturilor veteraniilor de război, credem că este cazul să abordăm și problema portului anumitor insigne, însemne de specialitate, ecusoane etc.

Toate flotile din lume folosesc simboluri pentru fiecare specialitate în parte; la noi — toti o apă și-un pămint. Este normal și întellegem că, în etapa pe care o parcurgem, situația economică nu permite realizarea lor pe cheltuială

MAREA BRITANIE

- Fregatele din clasa „23“ (sau „DUKE“) — cele mai moderne din dotarea Royal Navy — vor constitui osatura componentei antisubmarină a Marinei Militare Britanice, în anul 2000.

Caracteristici: deplasament = 3000 t; lungime = 133 m; lățime = 15 m; echipaj = 170 oameni. Dispunerea la bord a armamentului și senzorilor este următoarea: tun calibrul mediu (L14/15); hidrolocator; lansator vertical „Seawolf“; rachete „Harpoon“; lansator proiectile bruiaj pasiv; radar dirijare „Seawolf“; radar navigație și vizor electro-optic; antenă telecomunicații și radar de supraveghere; artilerie secundară; antenă telecomunicații; depozit torpile „Stingray“; radar dirijare „Seawolf“; hangar elicopter; hidrolocator remorcator „2031“; elicopter „EH 101“ (poate ambarca torpile și geamanduri acustice).

S. U. A.

- Cele 51 fregate „O. H. PERRY“ — care poartă numele capului de serie FFG 7) — au fost construite între 1977 și 1990, ultima fiind INGRAHAM (FFG 61). Acest tip se află și în dotarea Marinei Militare Spaniole (una în serviciu, trei în construcție). Destinate pentru escorta convoaielor și grupările operați-

ve pe distanțe mari și în orice condiții ale mării. Ultimele 26 de nave din serie au corpul navei mărit de la 135,6 m la 138,1 m în scopul de a permite ambarcația elicopterelor LAMPS III și instalarea sistemului RAST (Recovery, Assist, Secure, Traverse) pentru siguranța operațiunilor de zbor chiar pe mare foarte agitată.

Caracteristici: deplasament: 3600 t; dimensiuni (m): 138,1 x 13,7 x 7,5;

Breviar maritim militar

propulsie: două turbine cu gaz (40.000 CP); viteză: 30 Nd; autonomie (Mm/nd) 20. Arment: rachete antiaeriene „Standard MR“ și antinavă „Harpoon“; un tun 76/62 și un sistem CIWS 6-20/76; șase tuburi lans-torpile; patru lansatoare proiectile; două elicoptere LAMPS III. Sisteme electronice: stație RL aeriană SPS 49, navală SPS 50, de conducedere focului SPG 60 STIR (Separate Track and Illuminating Radar); stații hidrolocație: SQS 56 și SQP 19 VDS (cu vibratori imersabili); sistemul de hidrolocație pasiv remorcator

armatei și a statului, dar noi, oare să nu fim în măsură să ni le plătim singuri?

In marina americană fiecare na-vă are emblemă și stampilă filatelică (posta-lă), fiecare navă are un nume și, legat de acesta, un istoric, o tradiție și un anume orgo- liu al celor care o slujesc.

Intrucât mă preocupa această problemă, provoc politicos cadrele militare din marină la un dialogcorespondență prin intermediul re-vistei „MARINA ROMÂNĂ“ pe această temă.

Totodată, vă propun tuturor un model asemănător celui de mai jos (desigur, suscepabil de îmbunătățire), care să conțină în centru însemnul distinctiv pentru fiecare tip de navă sau gen de activitate, însoțit de inscrierea denumirii sale pe circumferință.

Căpitan de rangul I
Inginer Marcel DRAGU



TACTAS (Tactical Towed Array Sonar) cu hidrolocator SQE 19; sisteme de comunicații prin satelit WSC-3. Echipaj: 164 (11 ofițeri).

- Au intrat în dotarea Marinei Militare: al 15-lea portavion, „ABRAHAM LINCOLN“ (CVN 72) — este a doua navă din cele cinci care vor forma clasa „Nimitz“ îmbunătățită (al treilea, „GEORGE WASHINGTON“ — CVN 73, se află deja în construcție) și „GETTYSBURG“ (CG 64) — al 18-lea crucișător din clasa „TICONDEROGA“.

TURCIA

- La sfârșitul anului 1990 Marina Militară a Turciei era compusă din: 15 submarine (+2 în construcție), 12 distrugătoare (toate provenind din SUA), 8 fregate (+2 în construcție), 14 vedete cu rachete, 30 vedete de diferite tipuri, 8 puite de mine, 33 dragoare, 3 nave de debarcare, 48 unități de desantare (LCM, LCT, LCU), 5 nave școală, 8 nave de transport, o navă prezidențială și numeroase nave auxiliare. Navele importante provin exclusiv din SUA și RFG; în ultimii ani a inceput construcția în sanctierele proprii a submarinelor și fregatelor după proiecte germane.

Căpitan de rangul II
Filaret SINTION

O NAVIGAȚIE MAI SIGURĂ ȘI MĂRI MAI CURATE

Frumoasa planetă albastră... Niciodată bătrâna noastră Terra nu a cunoscut o descriere mai plastică, dar și mai aproape de adevar, ca în momentul transmiterii imaginii sale din spațiu cosmic. Văzut din cosmos, Pămîntul apare albastru deoarece mai mult de 70% din suprafață sa este ocupată de mări și oceane.

Mările și oceanele constituie, de fapt, esența vieții, dar civilizația noastră relevat odată cu axioma „omul construiște, omul distrugă”, și reversal acesteia, marea devinând, uneori, adversarul omului. Și totuși, miracul mării a existat și va exista, într-o contopire de farmec și mister.

O retrospectivă nu prea îndepărțată a expedițiilor maritime dezvăluie accidente de navigație catastrofale, soldate cu pierderi însemnante de vieți umane, pierderi de nave, ori distrugerea mediului ecologic prin poluări masive.

Și în tara noastră, nu cu mulți ani în urmă, frecvența accidentelor de navigație crescuse îngrijorător. „INDEPENDENȚA”, „UNIREA”, „MOGOȘOAIA” sunt nume de nave de tristă rezonanță, sute de vieți pierdute, marinari și pasageri...

Comerțul mondial fiind practic aproape exclusiv pe mare, flotele săriilor în curs de dezvoltare, printre care și cea a României, au cunoscut o expansiune remarcabilă în ultimele decenii. Navele devin din ce în ce mai sofisticate și mai specializate: transportoare de gaze licificate, petroliere gigant, de pînă la 450.000tdw, nave Ro-Ro și port-conteneur care parte din imaginea carentă a oricărui port modern.

Evoluția rapidă a transportului maritim oferă posibilități complexe de dezvoltare a unei țări dar poate constitui și un handicap pentru cei care nu se pot conforma unor serii de transformări. Ca urmare, apar fenomene negative date de, în special, impactul tehnic, economisirii nejustificate de fonduri sau rababul de la normele de securitate. Analizînd statisticile anuale ale pierderilor din flota mondială, observăm că numai în 1980 s-au pierdut 228 de nave, din care 55 în incendii, 54 în furtuni, 69 în eşui și 50 din alte cauze.

Incerarea de a răspunde apelurilor către acțiune, Organizația Maritimă Internațională (I.M.O.) îndeplinește un rol primordial care îl revine prin propria sa constituție, acela de a promova o securitate crescută în operațiunile maritime și de a preveni poluarea de către nave. Regulile, reglementările și normele cuprinse în convenții și alte instrumente de lucru adoptate

de Organizație să ar putea concretiza în imperativul „O navigație mai sigură și mări mai curate”.

Acest mandat a fost preluat cu deplină responsabilitate de Centrul de Perfectionare a Personalului din Marina Civilă, înființat în 1976 în cadrul Direcției Transporturilor Navale din Ministerul Transporturilor și Telecomunicațiilor. Obiectivele instituției noastre au fost și rămîn următoarele:

- instruirea personalului din flota maritimă și de pe platformele portuare;

Obiective primordiale ale I.M.O.



- asistență metodologică de specialitate acordată tuturor unităților și companiilor din sistem;
- elaborarea de lucrări de specialitate pentru diversele categorii de personal instruit;
- activitatea de cercetare științifică.

La începutul existenței sale, Centrul pregătea doar 1500 de cursanți anual, pentru ca apoi, prin anii '87-'88, să ajungă la cifra de 5000 de participanți la peste 30 de programe. Menționăm, în primul rînd, cursurile de perfectionare, tip I.M.O.:

- Teoria și practica utilizării radarurilor la bordul navelor;
- Manipularea și transportul produselor petroliere;
- Limba engleză standard utilizată în comunicațiile maritime;
- Prevenirea și combaterea poluării de către nave;
- Manipularea și transportul mărfurilor periculoase;
- Prevenirea și lupta contra incendiilor la bordul navelor;
- Utilizarea mijloacelor de salvare și supraviețuirea pe mare;
- Primul ajutor și intervenția medicală în caz de urgență;
- Conducerea și exploatarea pe-

trolierelor, navelor-cisterne și a navelor cu caracteristici speciale.

O a doua categorie o reprezintă cursurile de promovare, care asigură un nivel ridicat de cunoștințe necesare obținerii brevetelor și certificatelor superioare.

Centrul organizează și cursuri de perfecționare pentru personalul platformelor portuare, ofițerii maritimi port și radă sau ofițerii de căpitanii.

Simularea computerizată este un instrument activ de învățare, perfecționare și testare. Astfel, programul de Utilizare a radarurilor beneficiază de două simulatoare: cel de ținte radar și simulatoare ARPA. Activitățile de instruire bazate exclusiv pe simulare se referă în mod special la Comerțul maritim, Litigi maritime, COLREG, Meteorologie și oceanografie.

Simulatorul de motoare diesel-DERSIS — este asistat de un microcalculator M118 permitînd și exercarea tuturor condițiilor specifice de mars, insistînd asupra situațiilor de black-out. Gestionarea reacțiilor factorului uman este foarte importantă, putînd oferi cele mai utile informații asupra potențialului său.

Cursul „Manipularea și transportul mărfurilor periculoase” este, de asemenea, asistat de un microcalculator de concepție românească. Baza de date asigură soluții optime pentru amplasarea substanțelor periculoase în conformitate cu normele internaționale de securitate și de protecție.

O parte din cursuri se pot desfășura și în ambianta bazei naționale, într-un cadru natural deosebit, pe malul lacului Mamaia. Această oază de linistă și frumusețe oferă personalului posibilități de recreere și sport.

Perspectivale relației om — oceanul planetar sint într-o continuu armonizare și vizează rezolvarea necesităților energetice și de hrănă ale celor 6 miliarde de locuitorii ai Terrei la sfîrșitul acestui mileniu. Astfel, preocupările Centrului nostru se vor îndrepta, în mod constant, către activitățile revinovatoare, de importanță crucială pentru comerțul maritim și pentru eficiență portuară, avînd efect direct asupra economiei țării.

Cu ocazia festivității prilejuite de aniversarea a 15 ani de activitate, C.P.P.M.C. a organizat un simpozion franco-român în probleme de gestiune a transportului fluvial în cadrul unei inițiative a părții franceze, intitulată „Mille stagiaires” — o nouă deschidere spre cooperarea internațională.

Paula LUPU
C.P.P.M.C.

RESPIRAȚIA SPIRITUALĂ A MĂRII



Un eveniment editorial mult așteptat

Este meritul contraamiralului George Petre și al profesorului universitar doctor Ion Bileașanu de a fi îndeplinit un vechi deziderat marinăresc, oferindu-ne cu generozitate această recentă lucrare de istorie a Marinei Române dintr-o începuturi și pînă la anul 1945.

Cu dăruire și competență, cei doi autori au refăcut, filă cu filă, istoricul mijloacelor de navigație de

la primele ambarcațiuni simple, cioplite într-un singur trunchi de copac, pînă la cûrasatele din prima jumătate a secolului nostru, precum și tradițiile vechilor luna-trăși și a vajnicilor marinari care au luptat la bordul lor. Sînt evocații oameni și nave în contextul luptelor duse pe ape de Burebista unificatorul, Decebal și Traian, de Dobroțită, Mircea cel Bătrîn, de Ștefan cel Mare și Sfînt, de Mihai Viteazu, de apărătorii fruntașilor pe apă din vremea lui Constantin Brîncoveanu, a lui Al. Moruzi și Alexandru Ioan Cuza. Un capitol important este rezervat confruntărilor navale din epoca modernă care au condus la dobândirea independenței și desăvîrșirea noastră națională, precum și din războiul refîngării naționale.

Prin „Tradiții navale românești” autori ne pun la dispoziție un instrument de lucru de primă mînă, o sinteză bine scrisă care se adresează tuturor marinilor militari și, în egală măsură... cadrelor didactice și specialiștilor, ca și tuturor celor care prin profesie, prin interes, prin inclinație sunt legați de navele destinate apărării patriei sau de numeroasele indeletniciri civile proprii mării și fluviului..., celor pe care istoria, în general, evoluția marinei, în particular, îi păsonează, publicului larg".

Salutînd cu bucurie această prețioasă apariție editorială la Editura Militară, o recomandăm cu multă căldură tuturor cititorilor noștri.

gul II. Îeșirea la pensie i-a creat posibilitatea de a se dedica intru-tot pictură și scrierii, adăugind numai în ultimii doi ani noi expoziții, numărul lor ridicîndu-se la 22 personale și patru colective. De asemenea, are predate la editură două volume de proza, tot cu subiect marinăresc, a căror ilustrație îl apărîne.

La sfîrșit de iulie, într-un ambient adevarat, Valentin Donici a organizat o nouă expoziție. Și unde puteau fi mai acasă lucrările lui dacă nu la Muzeul Național Român, care conservă cu grijă, chiar pioșenie, și lucrări ale unor mari-niști: Eugen Voinescu, Eugen Serbin, Dimitrie Stăuboi. Aici, la muzeu, între istorie navală românească și cotidian, Valentin Donici a lucrat peste un deceniu și jumătate (1971-1987), transpunînd pe pînză creașta unui val insuportabil, o tempestă ce te-nfioră, brizantă linîști-

NOTE DE

Un autor...

Pentru cei ce s-au aplecat mai cu osfirie asupra unor lucrări privind istoria Marinei Române și, mai recent, asupra unor publicații istorice de largă circulație credem că le-a devenit aproape familiar un nume: KOSLINSKI.

Readucere în memoria cititorilor revistei noastre a acestui nume, imi este plăcut să o fac legînd-o de apărătoare recentă a unei cărti — „Războiul pe mare în veacul al XVI-lea — PREVEZA și LEPA-TO”. Autor: Niculae Koslinski.

Mentorii spirituali ai autorului cărtii au fost, fără îndoială, membri în ascendență direcță ai familiile sale, tatăl și bunicii și... cunat străbunulic. Căci unde în altă parte, dacă nu într-o familie de marinari din tată-n fiu s-a putut naște acea pasiune și credință, în spirit și faptă, de slujire, timp de aprofio un veac, a Marinei Române moderne.

Argumentul cele susținute mai sus punem la dispoziția cititorului, în loc de o biografie a autorului, o biografie a numelui făcînd o incursiune în istorie, de aprofio doar u veacuri.

Colonelul ALEXANDRU I. KOSLINSKI (1825-1910). Scobitor dintr-o familie poloneză, de tradiție militară, înobblată la mijlocul veacului al XVII-lea de către rege-

Expoziția de pictură marină Valentin Donici

De-a lungul anilor, mai bine de douăzeci, căpitanul de rangul II(r) Valentin Donici și-a răsfățat colegii, prietenii, concetătenii, pe toți cei care iubesc mareea, prin profesie sau ca simplă vecinătate, cu lucrări realizate în ulei, guașă, sau tempera, lucrări în care subiectul marin este preponderent.

Cunoscutul pictor constantean s-a născut la 21 octombrie 1931, în orașul Cimpulung-Muscel și a imbrățisat de foarte tîrziu cariera militară; la numai 22 de ani era ofițer, fiind trecut în rezervă în anul 1987 cu gradul de căpitan de ran-

CRONICA

tori, sau un țărm puștiu, de pe platja căruia urma unor pași nu a fost încă stearșă de ultimul val. Marină prin profesie, cu ani de ambarcare, a redat cu ochiul cunoșătorului nave maritime și fluviale care au fost și despre care ne vorbește istoria marinei noastre, dar și nave care apără azi hotarele pe apă ale României.

Dunărea, dar mai ales Delta sa, cu acele peisaje mirifice, nu lăsat insensibil pe V. Donici. O cherhana între dune, o casă de peșcari înviorată de mușcate în feresce, cu barca legată la mal, un colț de păpușă ce se reflectă ca-ntr-o oglindă în luciu unui ochi de apă sunt tot atîtea subiecte prezente în expoziția de acum. În toate peisa-

RESPIRATIA SPIRITALĂ A MĂRII

LECTURĂ

le Ion Cazimir. Fiul al colonelului de artillerie Ivan Osipovici Koslinski, ofițier în armata rusă, rănit în bătălia de la Bautzen (1813) împotriva lui Napoleon. A participat, ca ofițier de la artillerie, la campania din Ungaria din 1849 împotriva lui Kossuth în cîrpuș de oaste rusă a generalului Lüders. La înapoiere a rămas instructor pe lîngă trupele de artillerie din Tara Românească, ale lui Vodă Șirbei. În 1852 s-a impămintenit părăsind armata rusă, iar în 1864 a fost primit în armata română cu gradul de căpitan. A participat la războiul de Independență și a fost comandantul cetății Nicopole, după ocuparea acesteia de către trupele române.

Contraamiral EMANOIL A. KOSLINSKI (1853-1909). Absolvent al Școlii navale și de aplicație a Marinei Franceze din Brest, apoi absolvent al Școlii de mine și torpile de la Kronstadt (Rusia). Participant la războiul de Independență cînd instalaază primul baraj românesc de mină, pe Dunăre, la ostroful Nedeia (Kim 700). Creator al corpului apărătorilor sub apă în Flotila de Dunăre la 1882.

Viceamiral GHEORGHE EM. KOSLINSKI (1889-1950). Absolvent al Școlii navale și Școlii de aplicație franceze din Brest. Participant la războiul pentru unitate națională, în 1916 comandant militar al

portului Cernavodă și apoi al „detasamentului Petroșani”, în 1917-1918 ofițer în Flota de operații pe Dunăre de sub comandă comandorului Vasile Scodrea. Promotorul armei submarinelor în Marina Militară română. Subsecretar de Stat pentru Marină în anii 1940-1941.

Căpitan NICULAE GH. KOSLINSKI (n. 1921). Absolvent al Școlii Navale (1942) și al Școlii de aplicație ale Marinei Române, participant la al doilea război mondial, în Marea Neagră în cadrul escadrilei de vedete torpiloare și pe Dunăre, în cadrul Flotei de dragaj fluvial. Scos din activitate în 1951 din motive de „origine socialistă”, în viață civilă, ingeră topograf. Diplomat universitar în istorie, autor și publicist în domeniul istoriei navale, în prezent veteran de război, locotenent comandor.

... o carte

Marile imperii ale istoriei au ajuns întotdeauna mai devreme sau mai tîrziu, la litoralul mării, dezvoltarea și apogeul lor fiind condiționate de făurirea unei civilizații maritime. Epoca celei mai mari înfloriri a Imperiului Otoman a fost de scurtă durată în anii cîinăturii unui singur sultan, dar acest apogeu s-a situat între datele precise ale două evenimente navale: PREVEZA și LEPANTO, 1538 și 1571.

Iată ideile de bază ale cărții „Războaie pe mare în veacul al XVI-lea, PREVEZA și LEPANTO”,



Editura Militară 1991, idei pe care autorul Niculae Koslinski, cu minunie de bijutier și competență de cercetător, aplecindu-se asupra unui bogat material bibliografic, în mai multe limbi de circulație internațională, le susține și reușesc să le aducă în față cititorului, chiar dacă nu este marină sau specialist în domeniu.

Lucrarea este, fără indoială, o reușită, cei interesați se vor convinge; și, dacă mai aveți un loc în bibliotecă, vă recomandăm să vă grăbiti: tirajul este totuși limitat.

**Căpitan de rangul II
Ioan DAMASCHIN**

PLASTICĂ

jele de Deltă îl bănuim pe autor undeava, pe malul opus, pictind. Făurile ce străjuesc maiestuioase la ţărm de apă, unele de mai bine de un veac — Sulina, Sf. Gheorghe, farul vechi — le regăsim într-o liniște și aşteptare, cerindu-și parcă iertare în modestia lor.

In ultimii ani, Donici s-a oprit și asupra peisajului citadin, alegrindu-și străzi cu case încărcate de ani — Sulina, Marc Aureliu — care ne conduc la mare, marea pe care fie că o ghicim a fi la celălalt capăt, fie că o zărim marcată printr-o linie de albastru intens, acolo la orizont. Si dacă mai toate imaginiile sint inundate de lumina unui soare torid, dobrogean, iată că acum, în premieră pentru pinzile sale, V. Donici ne pune în față u-



nui sărm în care copaci au crenigile indoito, zăpada este spulberată de forța Crivățului, iar trecațorul, zgribuit, cu greu își ține căciula pe cap. Sau promotorul de lîngă plajă „Modern”, care a fost surprins într-o clipă de elemferă liniște a vîntului și în care casole vechi în pitorescul flințet lor, săn, sub grecutea unei zăpezi imaculate, ca după o noapte feerică de Crăciun în care nîns din plin, și marea ca de gheăță străjue. Stabilopozii digului stau de gardă, ingrenați fiind și de turțuri incrementate din impactul spumei valurilor cu betonul, iar pescărușii se rotesc într-un dans amețitor; de fapt, mai multe marine sunt încălcîte de prezența acestor vietuitoare, chiar și cele cu nave militare.

Mariana PĂVĂLOIU

(Continuare în pag. 24)

RESPIRAȚIA SPIRITUALĂ A MĂRII

Expoziția de pictură marină

(Urmare din pag. 23)

Este meritul lui Valentin Donici de a transpune vizual frumusețea mării, simfonia valurilor, tipul pescărușilor și a dărui fiecărui om ce-si oprește pași în fața unui tablou realizat de el ceva din dragoste lui pentru mare, pentru culoare, pentru vapoare. In generalitatea sa, autorul nu ia părță și la bine și la rău, adică la mare calm sau montată și ne poartă pe valuri în imensitatea marină, sau ne lasă în calm și pace să medităm în linșteaua Deliei. Si toate acestea într-o singură expoziție cu peste 60 de lucrări și care în lunile iulie-august a fost vizitată, la Muzeul Marinei Române, de un numeros public din țară și străinătate.

tei Constanța, condus cu competență arhitectonică de căpitanul de rangul II (r) Valentin DONICI.

Cea de-a 8-a „personală“ a sa continuă seria „înșirilor la mare“ găzduite de simezele galeriilor „Amfora“. Saloul de creație de la Costinești, I.M. Navală ș.a.

Cele 32 tablouri prezentate publicului ne sensibilizează privirile prin paleta coloristică diversă, transpusă într-o simbioză perfectă vis-à-vis de zbuciumul sufletesc din ce în ce mai alert al artistului și unele raze dățătoare de speranță pe care le intuim printre norii apăsători ai „furtunilor“ interioare dezălnuită de obsedante întrebări existențiale. Iscoditor din fire și hipersensiabil prin vocație, Alex. Tuțuianu este un explorator in-

drăzenț al universului teluric al Dobrogei.

Tăruri fragmentate, plajele cu bărci obosite, geometrii portuare, sevențe peisagistice fascinante din Deltă, schițele marine în cele mai naturale ipostaze, pescari, iese, epave și pescăruși dobândesc noi valențe prin cele mai surprinzătoare abordări stilistice și cromatice.

Apetența pentru locurile năvălări, intenția nedismisită de a le învălu în nostalgie și mister, estetica peisajului marin și selecția preferențială a unor teme savurate cu multă plăcere de vizitatori devin astfel edificatoare pentru talentul, imaginația și originalitatea unui artist pe care îl dorim într-o conținută ascensiune.

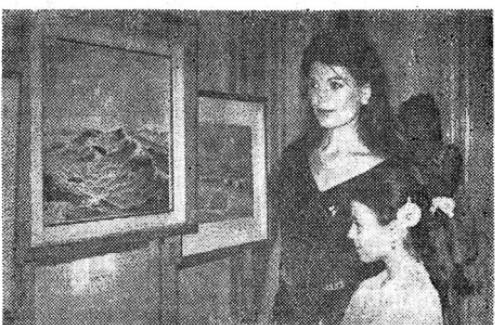
Geo VLAD

Culori dobrogene

O interesantă și deosebit de atractivă „peliculă“ cu pasteluri marine a dedicat ALEXANDRU TUȚUIANU, de ziua lor, tuturor marinariilor și împătimiților întinderii albastre.

Absolvent al Școlii populare de artă unde a fost inițiat și îndrumat de profesorul Nicolae Rădulescu, Alex. Tuțuianu s-a afirmat plenar printre pasionații genului, indeosebi ca membru al Cercului de arte plastice din cadrul Casei Arma-

Admirind una din „marinele“ artistului plastic



O mare veșnic agitată de aplauze - „TINEMAR“

• Maiorul CONSTANTIN STĂNESCU este absolvent al Conservatorului „Ciprian Porumbescu“, membru al Uniunii Compozitorilor din România și, înainte de toate, șeful Casei Armatei din Mangalia.

• Actul cultural nu provoca „crize de nervi“ cind calitatea mesajului artistic este la înălțime. • Tinerii Mangaliei cintă și dansează și pe scena Casei Armatei din Varșovia. • Peste 50 de copii talentați și frumoși alcătuiesc stațeta generaților de artiști de azi și de mâine.

• Valuri de aplauze și 25.000 de spectatori la cele peste 50 de reprezentații din lunga vară fierbință 1991. • „TINEMAR“ cintă tot

mai des pe unde lungi, scurte și pe unde mai poate pătrunde... • „BURLACII“ sfîrșesc la televiziune în versiunea „Totul e bine cînd Shakespeare la final“. • Dacă dragoste n-ar fi, nici ei n-ar rezista!

In loc de motto

„Cind cultura, în general, este ignorată pentru că nu face să curgă banii, cind actul de cultură este izgonit la periferia necesităților umane, cind spectacolul de amatori este refuzat și ridiculizat datorită „dizidenților“ de tot felul (...), este fascinant să afli că există, iată un loc — CASA ARMA-

TEI MANGALIA —, niște oameni care „mor în picioare“ mistuți de pasiunea lor pentru teatru, toate sub un inspirat generic — „TINEMAR“ — o revârsare de talent, armonie și bun gust, sub cele mai tandre și candide forme“.

Colonel NICOLAE MATEESCU — Inspectoratul General pentru Cultură în Armată.

O declarație ca un refren:
„Teatrul este viața noastră“

Intre două piese jucate la sediu, cu casă închisă, maiorul CONSTANTIN STĂNESCU abandonează pentru cîteva clipe mimica de trubadur, atât de potrivită să fie, redevenind, ca de obicei, un interlocutor la fel de joval.

— Așadar, maestre, în condițiile în care instituții de cultură notoare fac eforturi deosebite pentru a supraviețui, ministagliunea de la

→



magazin • magazin • magazin

Se hotărise să se însoare. Era ofițer mecanic de marină, ajunse locotenent, numai era chiar atât de tiner și socotea că avu-se destule succese pînă atunci. Pe deasupra, scăpa și de necontentile glume ale colegilor care își spuneau că degeaba e cărerior dacă e și „capătărat”.

Cererea îi fusese primită de „aleasa iniții”, se interesase la cauza din colegi — ad-

jutanț la comandament — de toate actele ce-i erau necesare și într-o bună zi depuse dosarul cu certificate pentru aprobare la co-

să se prelungească. Colegiul se vorbisera să-i mai facă și cu acest prilej o farsă. Pe la ora înaintată, adjutanțul comandamentului

apropiatului eveniment fericit, și cu o vizibilitate redusă datorită numărului neprecizat de pahare cu care se cinstise, omul nostru semnă cu convingere, fără să incerce să cizească textul „furierului”.

Trecură cîteva zile. Fu înștiințat că este chemat la comandament. Se prezintă înfiți, conform regulamentului, prievenul său, ofițerul adjutanț, care îi spuse că amiralul să-l felicite și îl intro-

Nicolae Kostinski

(Continuare în pag. 26)

Cerere în căsătorie

mandamentul marinei, aşa cum se cerea pentru fiecare ofițer.

Cum însă aprobarea nu venea imediat, își propusese — după tradiție — să se întîlnescă cu colegii la o ultimă masă de burlac. Treabă începusese spre seară la un local „demn”, și amenința

îi spune că în completarea dosarului mai trebuie să semneze un act oarecare — o formă numai —, că pentru a merge mai repede și a-l înregistra chiar a două zile puseșe un furier să-l scrie și să-l aducă la întîlnire numai pentru seara următoare, în perspectiva

→
Căracal a formațiilor de teatru neprofesionale din armată v-a adus anul acesta premiu pentru cel mai bun realizator de spectacol. Piesa dumneavoastră de rezistență...

— S-a numit numit „BURLACII”. Formație de teatru a Caselor Armatei Mangalia i s-a acordat premiu II. Cornelia Tarârlungă și Marius Chiriac — impreună cu care am realizat scenariul — au primit premii de interpretare, iar Irina Talea, premiul de debut.

— Domnule maior, spectatorii din Mangalia, din unitatea Marienei Militare și, în ultimii ani chiar de pe întregul litoral, vă cunoște și vă apreciază talentul, calitatea artistică, precum și prodigiile activității pe tărâm cultural care v-au consacrat drept un artist total. Semnați deopotrivă muzica, regia, scenografia. Sînteti în același timp scenarist, instructor metodist, impresar artistic și nu în ultimul rînd, un foarte bun realizator de spectacole de excepție. Vorbiti-ne despre „croaizerele” acestor minunati artiști amatori, îndrăgoșați de teatrul, de muzică și poezie.

— Teatrul musical „TINEMAR” a debutat cu 14 ani în urmă. El este frecventat și susținut de cadrele militare tinere, membrii familiilor acestora și ostașii din mila noastră garnizoană de marină. În general, compozițiile artistice și creațiile literar-muzicale sunt închiinate mării și slujitorilor ei. Îndrăgoșați de mare și pasionați, îlor de frumos le-a dedicat, rînd perînd, spectacole de revistă — „Meseageri de secol XX”, „Florile inimii”, „Toti ne naștem din dor” — și o serie de comedii cum sunt: „Vînind dintr-o vară”, „Repetiție cu

buclue”, „Patru cuseri și-un flăcău”, „Portativul veseliei” și altele.

— Anul acesta ati prezentat 3 spectacole muzical-umoristice foarte bine cotate de publicul dintotdeauna fidel marinarilor...

— Da, este vorba de o premieră de dată recentă sugestiv intitulată „Cîntă și rideți cu noi” și de altă două comedii muzicale — „Viața particulară” și „Burlaci”.

— Cine sunt, de fapt, tinerii măritii?

— Maistrul militar clasa a III-a Adrian Harabagiu, salariații civili Anca Maximenco și Marius Chircu, copiii Irina Talea, Simona Ștefănescu, Florentina Mogoș, Cosmina și Vladut Vasilescu, Ioana și Răzvan Tânase și mulți, mulți alții.

— Doriti să transmiteti vreun mesaj cititorilor revistei noastre?

— Îi așteptăm, în continuare, cu

multă căldură, la spectacolele noastre, voiosi și spirituali, să cîntăm și să rîdem împreună.

— Vă mulțumesc, și în numele lor, vă doresc mult, mult succes!

Impresii de spectator

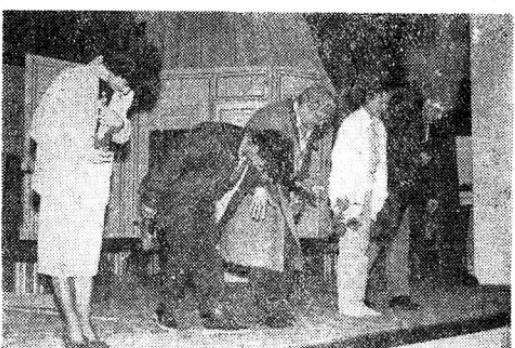
„Un călduros sentiment de proprietate și admiratie fată de pasiunea și profesionalismul, de vocația și de marca sensibilitate artistică a celor mari și a celor mici.”

Felicitări celor care își dovedesc cu prisosință, prin tot ce fac, gîndesc și creezează, adevăratul rol de dascăl.”

Profesor Rodica ȘOVAR — Ministerul Invățămintului și Științei

Locotenent major Marian MOŞNEAGU

Primind la rampă aplauzele spectatorilor lor





magazin • magazin • magazin

(Urmare din pag. 25)

duse — incintă: — la comandanțul marinei.

Amiralul Al. M. era un șef serios, foarte corect, cu mult respect pentru disciplina de prinse în scoliile de marină făcute în străinătate. Se spunea chiar că, mergind pe jos pe stradă, ar fi întâlnit trăsura ce venea de la gară cu ful său, elev la școală de marină din Brest. Tinăruil orprise trăsura și sărusa să-l imbrățișeze. Tatăl se bucurase, desigur, de revederea fiului, dar a doua zi i-ar fi făcut ordin observator pentru

"atitudine nemilitărăescă pe stradă"...

Primi cu severitate pe locotenentul mecanic.

Dumneata ai făcut acum două săptămâni o cerere de aprobație a căsătoriei cu

ambarcat plecase la Constanța pentru campania de instrucție de vară și, la înapoiere, se hotărise să ceară în căsătorie pe A.B.

— Nu, nu am făcut...

— Uite cererea înre-

celași timp? Nu e numai ceva imoral, dar este și o abatere disciplinară care îți înjoiese uniforma.

Să, în fața chipului auriut al locotenentului, încheie cu întrebarea:

— În definitiv, pe care vrei să-ști?

Omul nostru o băga în insă pe minecă. Se și vedea pedepsit grav, dacă nu chiar dat în judecată pentru „compromitere de persoană onorabilă”... Inspirația unui răspuns pe care-l crezut salvator îi veni însă pe loc:

— Pe care dată ordin, domnule amiral!

N.N. Autorul este în măsură să confirme autenticitatea faptului relatat.

Cerere în căsătorie

domnișoara A.B. din Galați?

— Da, eu, domnule amiral.

— Si tot dumneata ai făcut acum cîteva zile o cerere de aprobație a căsătoriei cu domnișoara C.D., tot din Galați?

Era nedumerit. Cunoștea, într-adevăr, pe C.D., ba chiar într-un rînd intenționase să... că vaporul pe care era

gistrat... Nu e semnătura dumitale?

Era, într-adevăr, semnătura sa. Făscit, nu putea realiza cînd a-junse să facă și această cerere.

Amiralul mai aruncă o privire în hîrtii și bănuie că la mijloc era o farsă. Continuă cu un ton aparent înstrăitor:

— Cum se poate așa ceva? Două angajamente de onoare în a-

CATASTROFE NAVALE

• 1745. Omenirea înregistrază, numai pe o singură navă, peste 1200 de morți, fără ca de data aceasta să fie de vină lăcomia apelor. De fapt, ce se întîmplase? Nava engleză „CORONET” urcă la bord peste 1200 de negri, viitori sclavi, cu care pleacă din Sierra Leone spre Havana.

Din cauza mizeriei și a lipsei asistenței medicale adecvate unei asemenea situații, pe navă izbucnește o puternică epidemie care face ca peste bord să fie aruncate 1200 de cadavre. La Havana ajung 7 persoane, care abia au reușit să conduce nava cu bine la târâm.

• Una dintre catastrofele navale care au zguduit lumea prin tragicul situație a fost cea provocată de naufragiul fregatei franceze „MEDUSE”. Fregata pleacă la 16 iunie 1816, din Rochefort (Franța), cu 362 de oameni la bord, spre Senegal. La 2 iulie „MEDUSE”iese pe bancul Arquin, pe coasta Mauritaniei și nu mai poate fi pusă la apă, scufundându-se după cîteva timpi, relativ scurt.

Se incoprește la iuteală o pluță pe care se ambarcă 149 oameni. Cei-lăi urcă în 5 bărci remorcate de pluță. 17 oameni aflați într-o avansată stare de ebrietate au fost abandonati pe epavă.

După cîteva timpi remorca se rupe, pluta pornind în derivă în larg

Singurele provizi: 6 butiojase cu vin și 2 cu apă. După 8 zile pe pluță mai erau în agonie doar 27 oameni. Celalăi au fost devorați de rechini, au murit de foame, de se-te ori s-au omorât între ei.

Pluta a fost descoperită după 12 zile de la naufragiu, cu 15 oameni la bord, toți, fără excepție, în agonie; 8 dintre ei mor în drum spre spitalul Saint-Louis.

Tragedia a fost immortalizată pe pînză trei ani mai tîrziu de pictorul francez Gericault, în tabloul intitulat „Pluta Medusei”, aflat în prezent la Muzeul Louvre.

• În anul 1848 dispără în apele Atlanticului vasul cu pinze „CHARLES BARTLETT” cu cei 147 de oameni aflați la bord, lovit de vînt „ATLANTIC” și „CUNRAD”. „ATLANTIC” naviga cu vîțeză maximă, deși era o ceață foarte densă; neavînd timp să evite vasul cu pinze, îl pîntea-nează, folosind un sistem cu adevarat pirateresc. Desastrul era inevitabil: „CHARLES BARTLETT” mai rămîne la suprafață doar trei minute de la coliziune.

• Sase ani mai tîrziu, în anul 1854, o altă navă, aparținând aceleiași companiei de navigație americană, este implicată într-o tragedie navală. Nava americană „ARCTIC” se află în plină vîțeză în Oceanul

Atlantic, la 112 km de coasta britanică, sperind să doboare propriul său record de vîțeză — de 13 Km — obținut cu doi ani în urmă, cînd, o puternică zguduită cutremură nava: vasul francez „VESTA” intrase în urma coliziunii aproape 4 m în corpul navei americane. „VESTA” dă semne de scufundare; sunt lăsate bârcile de salvare de pe ambele nave. Brusc, „ARCTIC” se scufundă după 4 ore de la ciocnire. Din 408 persoane aflate la bord se salveză numai 86, iar de pe „VESTA” dispar 20 de pasageri, aflați într-o barcă de salvare izbită de „ARCTIC” în timp ce se îndrepta spre târâm. Era 27 septembrie 1854.

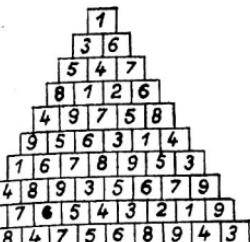
• Fregata franceză „SEMILLANTE” devine și ea victimă furiei apelor. La începutul anului 1855, cu 300 de marinari și 400 de soldați la bord, pornește din Toulon cu destinația Sevastopol (Crimeea). Este surprinsă de un vînt foarte puternic în strîmtoarea Bonifacio, plină de insule și stinci. Din cauza valurilor și furtunii, fregata este an trenată spre insula Lavezzi unde se sfărâmă în mii de bucăți.

In cimitirul localității Lavezzi se află, alături de mormântul capitanului fregatei, o piramidă de granit cu o cruce în vîrf, ridicată în amintirea celor 700 de soldați și marinari înghițiti de ape după ce au fost sfisăți de stincile insulei. Sub piramida de granit se află rămasătele citorva marinari găsiți.

Emilian ANDREI

magazin • magazin • magazin

— PIRAMIDA —



Plecind de la cifra 1, situată în interiorul piramidei, trebuie să ajunzi la baza ei trecând de la o casă la alta (în mod obligatoriu în sus și în lateral) în aşa fel încât să totalizezi cifra 61 (maximum posibil).

MAGICUL ... 6

Iriviți cu atenție cifrele de mai sus:

1	1	1	=	6
2	2	2	=	6
3	3	3	=	6
4	4	4	=	6
5	5	5	=	6
6	6	6	=	6
7	7	7	=	6
8	8	8	=	6
9	9	9	=	6

Se cere ca, punind semne matematice cunoscute între cifrele din lungă, să se obțină rezultatul 6. De exemplu: 6 6 6 = 6. Veți avea săore dificultăți cu cei trei 1 și dar încercați.

ORIZONTAL: 1. Permit accesul la nave. 2. Stațione pe litoral între Marea Neagră și lacul Techirghiol. 3. Târmurile litoralului! — Cardiolog... trecut în rolul echipajului. 4. Cart în afara bordului — Luman nețărmituri! — Hublou în bătord! 5. Suporturi de elice — Metal de largă folosință la vechile nave. 6. Unealtă de pescuit — Pămîntean fără pană! 7. Hambar naval — Repere sigure pentru cabotaj. 8. Scufundătoare? — Acei din tribord! 9. Înger ce supraveghează soarele (mit.) — Adincime mijlocie în oceanie! — Cală de salană! 10. Sine qua non marinăresc — În dane! —

SCHITĂ**MARINĂ**

Vechi... dregător. 11. Evoluează pe luciu... apei.

VERTICAL: 1. Referitoare la vărsarea Dunării în Marea Neagră — Stau la capă! 2. Este mare! — A da la apă. 3. Mijloc la bătord! — Unul care s-a ajuns. 4. Marina militară — Dirijoare de flux... la apă. 5. Triaj central! — Cap de cavitate! — Folosit la manipularea mărfurii. 6. Metal alcalin monovalent — Circulație de frunte! — Centrul Canarelor! 7. Orizontul față de mare (mat. pl.). 8. Fluiul nostru ce se infrâste cu marea —

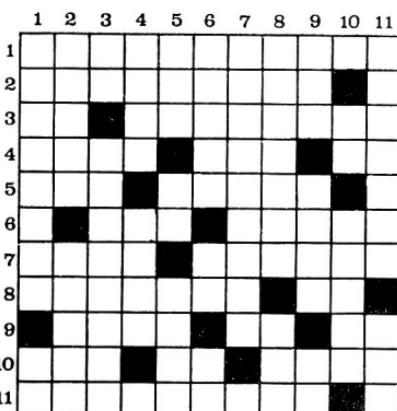
Intrare pe fir. 9.

Medie mijlocie!

— Cognomina în Danemarca — Cuter la pupă! 10. Spiru Haret — A dato o navă cu instalații. 11. O gură de apă dulce (pl.) — Jurnalul de bord, ca atare.

D I C T I O N A R:
IMA, AZER, RIA,
EDI, ULSE.

Cercul rebusist
„Ovidius” al Caselor Armatei Constanța.



Calendar marinăresc

17 Septembrie

— 1907. A avut loc lansarea la apă a monitoroarelor (nave curierăști fluviale), „I.C. BRATIANU”, „LASCĂR CATARGIU”, „ALEXANDRU LAHOVARIU” și „MIHAIL KOGĂLNICEANU”, construite la Triest și montate la Arsenalul din Galați. În același an au intrat în serviciu vedetele fluviale (construite în Anglia) „MAIOR CONSTANTIN ENE”, „MAIOR DIMITRIE GIURASCU”, „MAIOR GHEORGHE SONȚU”, „MAIOR NICOLAE GRIGORE ION”, „CAPITAN NICOLAE IASCĂR BOGDAN”, „CAPITAN MIHAIL ROMANO”, „LOCOTENENT DIMITRIE CALINESCU” și „CAPITAN VALTER MARIA CINEANU”.

19 Septembrie

— 1895. S-a inaugurat podul peste Dunăre de la Cernavodă (la acea vreme era cel mai lung din Europa).

21 Septembrie

— În noaptea de 21 spre 22 septembrie 1944, nave românești au participat sub un puternic foc al artilleriei germane la forțarea Dunării executată de un detașament sovietic în zona Șimian-Turnu Severin-Gura Văii.

27 Septembrie

— 1944. În zona Bechet s-a scufundat o salupă românească pe timpul executării dragăjului, căzind la datorie întregul echipaj în frunte cu locotenentul Lupu Dinescu, comandantul naiv.

29 Septembrie

— 1944. Vedeta fluvială românească nr. 7 a executat o treiere forțată prin dispozitivul german de la Birza-Palanca, restabilind legătura între două detașamente sovietice.

30 Septembrie

— 1916. Torpilatorul românesc „SMEUL” a atacat și avariat un submarin german.

Contraamiral
George PETRE



