



MARINA ROMÂNĂ

REVISTĂ EDITATĂ DE MARINA MILITARĂ

NR. 37 (1—1996)





Din SUMAR :

• Distrugătorul "MĂRĂŞEŞTI" - partener maritim european pag.	5
• CENTENAR - DIVIZIA DE MARE pag.	9
• Saptezeci de ani de la înființarea Serviciului Hidrografic Român		
Repere istorice	pag.	11
Hidrografia în slujba navegației	pag.	15
Farurile de navigație de la litoralul românesc	pag.	17
• "MIDIA" - jurnal de bord pag.	20
• Zonele libere - o formă a promovării constructive a exportului... pag.		22

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

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

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

COLEGIUL DE REDACȚIE:

*Comandor Ioan DAMASCHIN, redactor șef,
locotenent-colonel Costin CONSTANDACHE,
secretar general de redacție, căpitan Costel
SUSANU, redactor.*

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

*Tehnoredactare: Floare BRÂNZĂ
Responsabil de număr:
căpitan Costel SUSANU*

Culegere text realizată la Centrul de Calcul al Marinei Militare

Operator calcul: Ana RUSU

Procesare computerizată

GMB
Publishing

GMB Show Room

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

Tel/Fax: 041-619222

Tehnoredactor: Ovidiu ANGHEL

Redacția:

CERCUL MILITAR CONSTANȚA

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

**Tiparul executat la
POLIGRAF S.A. Constanța**

ANUL 1995 -

BILANȚ POZITIV ÎN ACȚIUNILE DE PARTENERIAT

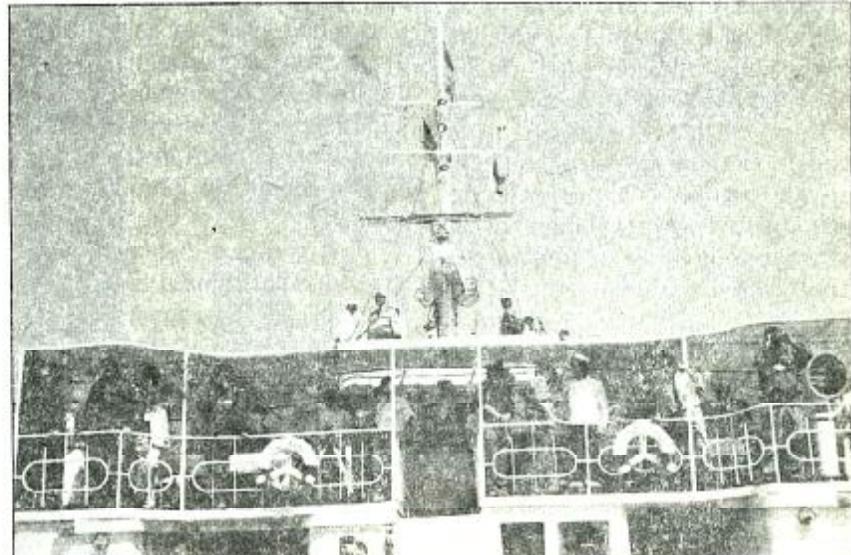
Anul 1995 a constituit un pas important pe care România l-a făcut pentru integrarea în structurile de securitate europeană, obiectiv strategic al politicii de apărare a suveranității naționale, a unității și integrității teritoriale.

Definindu-ne clar doctrina de integrare în NATO, noi vedem în "Parteneriatul pentru Pace" (PARTNER FOR PEACE - P.F.P.) un pas deosebit în procesul integrării treptate a țării noastre în structurile de securitate europene și euroatlantice și participarea noastră la acțiunile de prevenire și gestionare a stărilor de criză sau de conflict, este prima condiție a realizării acestui scop.

Conștienți de importanța poziției geostrategice a țării noastre, în contextul european, dar mai ales în cel balcanic, cât și de necesitatea acțiunii comune cu țările euroatlantice pentru apărarea teritoriului nostru național împotriva oricărui pericol, cu toții am înțeles că acțiunile în cadrul P.F.P. au menirea de a face să ne adaptăm mai rapid la standardele și prioritățile NATO, de a arăta că suntem utili și necesari în acțiunile Alianței pentru menținerea sau impunerea păcii.

O retrospectivă a ceea ce Marina Militară Română a făcut în anul 1995 în cadrul acțiunilor de parteneriat, arată că atât prin numărul lor, dar mai ales prin calitatea și eficiența activităților pe care le-am organizat sau la care am participat, suntem priviți și apreciați ca parteneri serioși și competenți.

În țară am desfășurat trei



Aspect de la aplicația "DUNAREA '95"

aplicații și exerciții tactice la care au participat 23 de nave românești și 5 nave străine din S.U.A., Italia, Olanda, Grecia și Turcia. Zece nave românești au participat la cinci aplicații multinnaționale sau naționale în Italia, Turcia, Grecia și Bulgaria. La majoritatea activităților s-au planificat și realizat exerciții de transmisiuni, manevra în comun a navelor, supravegherea navală și aplicarea embargoului, salvarea pe mare, trageri de artilerie și căutarea submarinelor.

Dintre toate aplicațiile anului 1995, în cadrul Parteneriatului, se impun a fi nominalizate "DUNAREA - 95" când, în premieră, fortele Flotilei de Dunăre au prezentat modul de realizare a protecției unui convoi fluvial umanitar, cu aplicarea măsurilor specifice embargoului în raioane fluviale și "COOPERATIVE MERMAID - 95" prima aplicație NATO în Marea Mediterană la care participă o navă românească.

Aici, echipajul distrugătorului "MĂRASEȘTI", alături de alte nave și avioane din 7 țări, s-a instruit în executarea misiunilor de lungă durată, iar ofițerii statului major ambarcat și-au perfectionat pregătirea în organizarea și conducerea acțiunilor pe mare în sistemul NATO. Larga mediatizare a acestei aplicații cât și aprecierile elogioase ale unor personalități politice și militare, au făcut din distrugătorul nostru "vedeta" acestei acțiuni de parteneriat.

Și anul 1995 a fost benefic pentru marinarii români, execuând măsuri de instrucție în Marea Mediterană, Oceanul Atlantic și Marea Nordului cu distrugătorul "MĂRASEȘTI", fregata "CONTRAAMIRAL EUSTATIU SEBASTIAN" și nava logistică "MIDIA". În aceste măsuri, navele noastre au

*Viceamiral
Constantin IORDACHE*

(continuare în pag. 4)

(urmăre din pag. 3)

executat exerciții pe mare cu un crucișător englez și cu câte o fregată din S.U.A., Portugalia, Spania, Italia și Grecia prelucrând exerciții de comunicații navale, manevre tactice și navegație în comun și alte misiuni specifice parteneriatului. Se poate aprecia că ofițerii participanți la aceste marșuri, mai ales cei tineri, și-au îmbogățit experiența de navegație în mare liberă și în strămatori, au învățat intrarea și amenajarea porturilor vizitate din Grecia, Italia, Spania, Portugalia, Belgia, Olanda, Marea Britanie și Gibraltar și, ceea ce este important, au luat contact cu civilizații și culuri moderne, dar au avut și prilejul să prezinte marina română, lucru pe care l-au făcut cu onoare și demnitate.

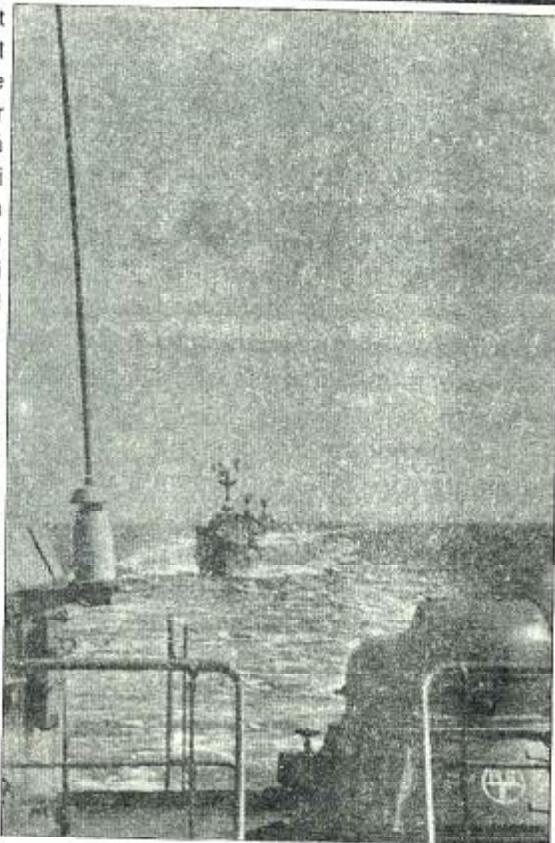
Douăzeci și una de nave ale unor țări din NATO (7 germane, 6 americane, 2 engleze, 2 grecești și câte una din Belgia, Franța, Italia și Turcia) ne-au vizitat țara în anul 1995. În cele 14 exerciții de tip PASSEX, desfășurate cu navele care au venit în România, ofițerii

statelor majore au arătat că și-au înșușit procedeele de planificare și conducere a activităților pe mare după standardele NATO, iar cei de pe nave pot naviga în siguranță cu navele străine, pentru cei mai mulți limba engleză fiind un instrument de lucru obișnuit.

Prezentă observatorilor români la cinci aplicații și exerciții navale în S.U.A., Marea Britanie, Belgia, Norvegia și Turcia, atestă faptul că am intrat în circuitul valoric al lumii navale moderne, iar participarea la un număr însemnat de seminarii, simpoioane și ateliere de lucru în domeniile operațiilor navale, comunicațiilor maritime, operațiilor de evacuare a necombatanților, reprovizionării și salvării pe mare etc., ne arată că suntem în contact permanent cu ceea ce este mai nou în tehnica și acțiunea navală.

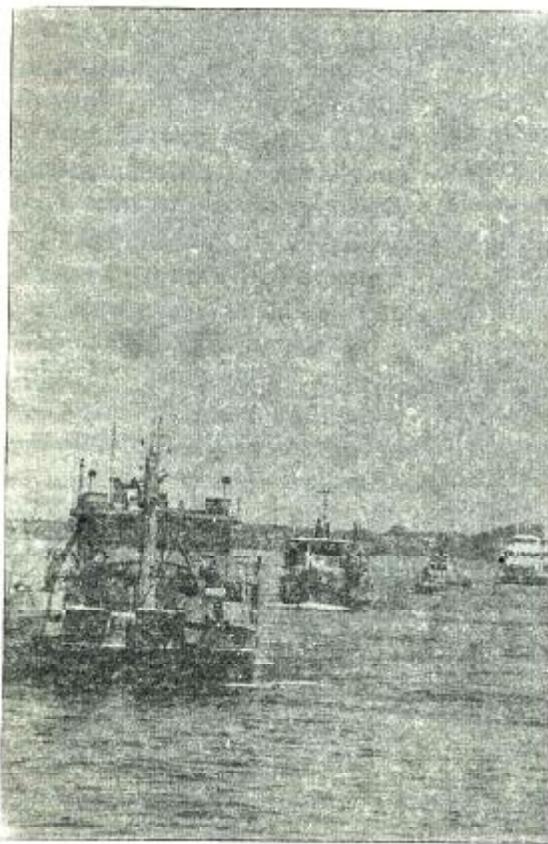
În acest an de care ne ocupăm, 1995, zece ofițeri de marină români, au urmat cursuri de la două până la șase luni în S.U.A., Marea Britanie și Olanda, unde și-au perfecționat cunoștințele de stat major și în conducerea navelor. Toți zece au primit aprecieri elogioase asupra pregătirii, culturii și comportării civizate.

Cititorii nu trebuie să tragă concluzia că în toate acțiunile pe care le-am prezentat nu am avut greutăți și probleme care se cer rezolvate într-un viitor imediat. În primul rând se impune realizarea interoperabilității dintre navele noastre și cele ale statelor din NATO,



interoperabilitate care privește atât nivelul tehnologic și dotarea cu aparatură a navelor noastre, cât și aplicarea normelor de pregătire pe mare. Dacă buna pregătire a echipajelor noastre le-a permis ca în timp scurt să se adapteze cerințelor și condițiilor de acțiune a navelor NATO, problemele de înzestrare și, în primă urgență, cu tehnica de comandă, control și comunicații nu pot fi rezolvate fără mijloace financiare însemnate, pe care în prezent nu le avem la dispoziție.

Apreciez că anul 1995 a fost mai bogat în activități P.F.P. decât anul 1994 și trebuie să fim optimiști și pentru 1996, chiar dacă vom acționa în condițiile unui buget deusteritate. Numai având o participare semnificativă la activitățile desfășurate sub auspiciile "Parteneriatului pentru Pace" ne vom putea moderniza forțele navale pentru a deveni compatibile din punct de vedere funcțional cu cele ale NATO, aducându-ne astfel o contribuție însemnată la rezolvarea măsurilor de securitate de care țara noastră are atâtă nevoie.



PARTENERIAT PENTRU PACE

Distrugătorul "MĂRĂŞEŞTI" partener maritim européen

*Motto: "Există trei feluri de oameni:
cei care sunt vii, cei care
sunt morți și cei care sunt
călători pe mare".
ANACHARSIS*

Prima aplicație tactică maritimă inițiată de Comandamente NATO în Marea Mediterană a implicat și participarea, în premieră, a unei nave românești la cea mai mare operațiune navală desfășurată în cadrul Programului "Parteneriat pentru Pace", organizată de Comandamentul Forțelor Aliate din Europa de Sud (AFSOUTH): "COOPERATIVE MERMAID - CLASSICA '95".

Amplioarea și diversitatea forțelor participante, complexitatea și numărul mare de exerciții executate, în perioada 17-24 noiembrie 1995, în portul-gazdă La Spezia și Marea Ligurică, și numărul mare de personalități militare și civile reunite sub semnul conlucrării pașnice și încrederii reciproce, ne-au determinat să revenim în acest prim număr al anului cu noi amănunte privind succesul înregistrat de Marina Militară Română, reprezentată cu cinste de nava-amiral a acesteia, distrugătorul "MĂRĂŞEŞTI".

Cooperare în Marea Neagră

Timp de aproape patru ore, duminică, 12 noiembrie 1995, distrugătorul "MĂRĂŞEŞTI" (comandant-comandor Dumitru Preda), fregata turcă "ADATEPE" (comandor Ayhan Yiñizel) și corvetă bulgară "SMELT" (locotenent-comandor M. Petev) au efectuat un exercițiu de tip PASSEX în apele internaționale ale Mării Negre. Navele au executat navigație în comun pe o mare de gradul 3, manevre tactice diverse și un antrenament de transmisii cu mijloace vizuale pe timp de noapte.

Furtună în Marea Ionică

Marți, 14 noiembrie 1995. După ce a dublat Capul Maleas și a străbătut apele strămtoarei Elafonisos, lăsând la bord insula Kythira, considerată ultimul refugiu al centaurilor, distrugătorul "MĂRĂŞEŞTI" a ieșit din apele teritoriale ale Greciei, continuându-și marșul spre strămtoarea Messina. Reputația zilei și a zonei de navigație ("melea" în limba greacă înseamnă "cel râu") sunt în curând confirmate de previziunile locotenent-comandorului Alexandru Brașoveanu, astăzi pe post de meteorolog de serviciu. Starea mării tinde treptat spre gradul 4-5, nava ia benzi de 15°-20° în ambele borduri, rulul atinge 4°-5°, presiunea atmosferică scade continuu. Presupusul ghinionist - locotenent-comandorul Ilie Truță, cel care ne determina la orele 13.00 să



dăm timpul înapoi cu o oră, în momentul depășirii meridianului 22°30', coulizează cu maistrul timonier Dan Petruș și împreună mențin nava pe drumul ordonat de locotenent-comandorul Ion Custură, comandanțul-secund al distrugătorului.

Chiar și în aceste condiții vîtrege, marinarii își păstrează nealterată doza de optimism. După controlul compartimentelor navei, răvășită de această atmosferă apocaliptică, ofițerul de cart, căpitanul Ion Călin, consemneză lapidar în jurnalul de bord: "Total O.K.".

Primele cioburi cauzate de spargerile inerente de veselă care dăinuie în dulapuri, în ciuda măsurilor de amarare dispuse de căpitanul Florin Nicolae, precum și cei doi colaci de salvare rămași în siagul navei, răduși din inventarul șefului de echipaj, maistrul militar Gheorghe Marica, apar ca niște semne ale providenței într-o noapte navigatorilor.

A doua zi, vîntul, cu rafale de 20m/sec. și marea, de gradul 9, dau mult de surcă mecanicilor din subordinea căpitan-comandorului Nicolae Otelea, medicului șef, locotenent-colonelul Dorel Mănzatu sau bucătarului șef, maistrul militar Constantin Turlacu care este nevoie să exclude temporar ciorba din meniu.

Bastonul de pe punctea heliport este secerat de valuri.

După traversarea strămtoarei Messina și intrarea în apele teritoriale italiene, un nou avertisment meteo ne previne că nici Marea Tireniană nu este mai ospitalieră, dar botezul marinăresc oficiat la bord cu concursul ofițerului secund, locotenent-comandorul Liviu Kaiter și al zeului Neptun, personificat de căpitanul Marian Pitea, a captat atenția tuturor marinarilor din carturile libere.

Pe aripiile vântului "LIBECCIO"

În dimineața zilei de joi, 16 noiembrie 1995, după schimbul de personal efectuat cu elicopterul, distrugătorul "MĂRĂŞEŞTI" și fregata italiană "LIBECCIO", comandată de căpitan-comandorul Stephano Dotti, au efectuat, în comun, un exercițiu tip PASSEX, în apele Mării Tireniene.

În final, după o ieșire pe mare de trei săptămâni, marinarii italieni și-au anunțat familiile, prin intermediul telefoanelor

**Căpitan
Marian MOȘNEAGU**

(continuare în pag. 6)

(urmare din pag. 5)

celulare personale, despre revenirea în port, imediat după miezul noptii.

La orele 09.00, căpitan-comandorul Vasile Ignat, maistrul militar Andrei Pop și redactorul revistei "MARINA ROMÂNĂ" au salutat intrarea distrugătorului nostru în portul La Spezia la capătul celor 1.647 Mm parcurs, luându-și "arivederci" de la minunatele lor gazde.

"Sirena" partenerilor maritimi

Între 17-21 noiembrie 1995, la bordul navelor participante la aplicație au alternat ședințele de planificare a activităților ce urmau să se desfășoare pe mare cu schimburile de experiențe "inter-flote", exercițiile de transmisiuni, de raportare a situațiilor acriene și navale, demonstrațiile de utilizare a aparaturii de comunicații ALCATEL (fax) și a mijloacelor de luptă contra avarialor și incendiilor în poligonul de vitalitate al Centrului de instrucție al Marinei Militare Italiane din La Spezia și conferința de presă organizată la bordul navei "SAN GIUSTO". Printre personalitățile prezentate jurnaliștilor s-au numărat și generalul de corp de armă Nicolae Șchiopu, locuitor al șefului Statului Major General și viceamiralul-comandor Gheorghe Anghelescu, șeful Statului Major al Marinei Militare.

În week-endul petrecut în La Spezia, marinarii români au beneficiat de două excursii la Pisa și Florenția, precum și de alte activități recreative în compania gazdelor și a partenerilor.

Etapă de acțiune pe mare (21-24 noiembrie 1995) s-a derulat în conformitate cu scenariul imaginat în care Națiunile Unite au cerut desfășurarea unei grupări de forțe combine Nato / Partener pentru Pace în Greenlandia, iară în care o grupare antiguvernamentală este sprijinită de către Greylandia, o țară insulară pe fondul unor diferențe religioase și etnice acute.

Cele 11 nave participante la aplicație au desfășurat, în comun, exerciții de convoie sub drăguț, manevre tactice navale, rezprovizionare pe mare cu materiale și combustibili, executată ca nave specializate și elicoptere, aplicarea măsurilor specifice embargoului maritim, descoperirea și raportarea fintelor navale și acriene, exerciții de comunicații prin radio și mijloace vizuale.

De asemenea, s-au realizat schimburile de personal care a assistat la exerciții de luptă pentru vitalitatea navelor de remorcaj și transfer de materiale, manevra navelor în dispozitive complexe pe timp îndelungat în cadrul siguranței apropiate și îndepărătice a unui detașament de nave de transport și an săcăsună, pe riu, cu aparatura și procedeele tehnico-tactice utilizate de fiecare navă.

La revedere, în 1996, la Constanța.

Înloc de concluzii, redăm aprecierile de final ale amiralului Mario Angeli, comandantul Forțelor Navale din Europa de Sud (NAVSOUTH):

În fapt, acest exercițiu a demonstrat importantul efort economic, tehnic și logistic al celor trei parteneri (România, Bulgaria, Ucraina - n.r.) care au participat cu nave.



Locotenent-comandorul VASILE IGNAT și maistrul militar ANDREI POP în dialog cu comandanțul fregatei "LIBECCIO", căpitan-comandorul STEPHANO DOTTI

Prezența lor este un semn fără echivoc al hotărării și dorinței acestora de a îndeplini condițiile necesare pentru a acționa, împreună cu Forțele Navale Nato, în vederea îndeplinirii obiectivelor stabilite prin Programul "Parteneriat pentru Pace". Mai mult, "MER-MAID CLASSICA '95" a dat națiunilor partener posibilitatea de a conduce diferite exerciții bilaterale în drumul de la Marea Neagră spre La Spezia.

Comandanții, statele majore, ofițerii și echipajele au fost minunate și au demonstrat profesionalismul și entuziasmul lor decisiv. Cu astfel de calități, rezultatele dobândite și motivația probată, noi suntem în mod evident pe un drum al certitudinilor și putem considera misiunea bine îndeplinită, privind înainte cu incredere în viitor.

Sunt pe deplin mulțumit de maniera în care s-a desfășurat aplicația.

Puteți să căutați mândri de faptul că și participați la ea cu un succes deosebit!

Referirea la o misiune ce va continua anul acesta a vizit Aplicația "COOPERATIVE PARTNER '96" care va fi găzduită de România.

Așa a fost!

Experiența dobândită în cîte zece ani de activitate neîntreruptă la bord, i-a fost probabil suficientă comandorului Dumitru Preda, comandantul distrugătorului "MĂRĂŞEŞTI" să răspundă urărilor adresate de viceamiralul-comandor Gheorghe Anghelescu, la ieșirea din apele naționale ale României, "Drum bun și să reprezentați cu cinste și onoare Marina Militară Română", cu un surprinzător de telegrafic mesaj: "AŞA VA FI".

Într-adevăr, în decursul celor 279 ore de marș dintre care 64% petrecute în condiții hidrometeorologice deosebit de grele, și în care nava a parcurs 3.526 Mm cu o viteză medie de 13 Nd, nu există suficiente momente de maximă solicitare atât a navei, tehnicii, cât, mai ales, a oamenilor, care ar fi putut defuca acest verdict, dar echipajul s-a comportat admirabil,

dovedindu-se "Ad utramque paratus", adică pregătit pentru orice imprejurare! Multe dintre evenimente au avut statut de pionierat. Astfel, s-a înregistrat cel mai mare număr de militari români (250) care au participat la o aplicație în cadrul Programului de Parteneriat.

Comandorului Traian Atanasiu, comandantul marsupiului, i s-a încredințat, timp de două zile, conducerea Grupului naval tactic 441.02, compus din distrugătorul "MĂRĂŞEŞTI" și fregata ucraineană "SAGAYDAYCHNYI", comandanță de comandorul S. Nastenko.

Distrugătorul "MĂRĂŞEŞTI" a devenit prima navă românească care a exercitat, împreună cu o navă aparținând altor națiuni (ancul petrolier "VESUVIO", comandat de comandorul Toscano), procedurile de interceptare a mijloacelor care facalează embargoul maritim, precum și regultie de angajare specifice acestei forme de operații navale.

În vederea efectuării schimbului de personal, s-a executat, în premieră, apărutarea decolarei unei elicoptere aparținând Nato pe de pe punctea distrugătorului. Pe timpul activităților desfășurate pe mare, nava românească a fost onorată de descinderea efectuată la bord, pe calea aerului, de amiralul italian Mario Angeli, comandanțul Forțelor Navale Aliate din Sudul Europei.

În acest cedru al asigurării interoperabilității, la bord au fost experimentate achipamente moderne de telecomunicații INMARSAT C și ALCATEL 801, care și-au dovedit utilitatea prin realizarea unor legături rapide și sigure la mare distanță, de care au beneficiat inclusiv cei opt ziaristi militari și civili umbarați pe totă durata marsupiului.

x x x

După experiența trăită la bord - o nouă și ultimă premieră - tentația reporterului este precădere pentru a nu-l parafriza pe Cicero: "Dacă vezi distrugătorul "MĂRĂŞEŞTI" plinând pe mare, fii sigur că iesuința și măiestria conduc această navă! ..."

**PARTENERIAT
PENTRU PACE**

**EXERCITII TIP "PASSEX"
ÎN OCÉANUL ATLANTIC**

Se spune (se pare, nu este o simplă glumă) că razboialele între state au la origine fie orgoliile de politicieni, fie ambii... feminine, dar ele sunt duse, totusi, de către armate, deci de profesionisti. Sunt lectii ale istoriei care, iata, la acest sfârșit de mileniu ne invata ca un argument esențial pentru menținerea pații zonale și globale îl constituie colaborarea în plan militar, adică între profesionistii ducerii razboiului. O astfel de colaborare, pe un teatru militar cum este cel al Atlanticului, cu câțiva ani în urmă, pentru Marina Militara a României era de-a dreptul o utopie. Astazi, însă, prin politica militară promovată de România sub genoară deviza "PARTENERIAT PENTRU PACE", nu numai că este posibilă o astfel de colaborare internațională, dar ea poate fi transpusă, concret, în practică cu ocazia vizitelor navelor românesti în porturi străine.

Plecarea navei "MIDIA" din portul Lisabona, după trei zile de staționare, a constituit prilejul unui exercițiu naval de tip "PASSEX" cu două fregate portugheze. Datele concrete ale acestui exercițiu, modul în care urma să se desfășoare, au fost stabilite pe timpul vizitei efectuate de către conducătorul marsului, domnul contraamiral Virgil Stoica la oficialitățile navale portugheze, viceamirali Antonio Maria Quesada de Andrade și Nuno Gonçalo Vieira Matias - locuitorul șefului Statului Major al Marinei Portugeze respectiv comandantul Comandamentului Naval din Lisabona.

O cooperare inedită în cadrul exercițiului, dar cu atât mai interesantă, dacă ne gândim că ambele flote - română și portugheză - au traversat perioade ce le-a constrâns la pregătire într-un sistem ermetic.

S-a stabilit ca exercițiu naval să se desfășoare la plecarea din Lisabona. Comandorul Luis Galaio, șeful operațiunilor navale a propus ca din partea Marinei Portugeze să participe două fregate (în loc de una, cum era prevăzut initial) "pentru a-i mai dezmorti pe marinarii mei care stau în port", fapt acceptat cu placere de parte română. Discuțiile purtate sub semnul unui amabil dialog au fost facilitate, pe de o parte, de prestigiul de care se bucură ambasadorul român în Portugalia, domnul Mihai Miron Biji și alașatul militar aero și naval, domnul locotenent-colonel Cornel Idorasi și, pe de altă parte, de lăptul că, peste câteva zile, activitățile oferă un cadru concret Acordului de cooperare în domeniul militar ce urma să fie semnat la București de ministrul apărării, domnul Gheorghe Tinca și omologul său portughez.

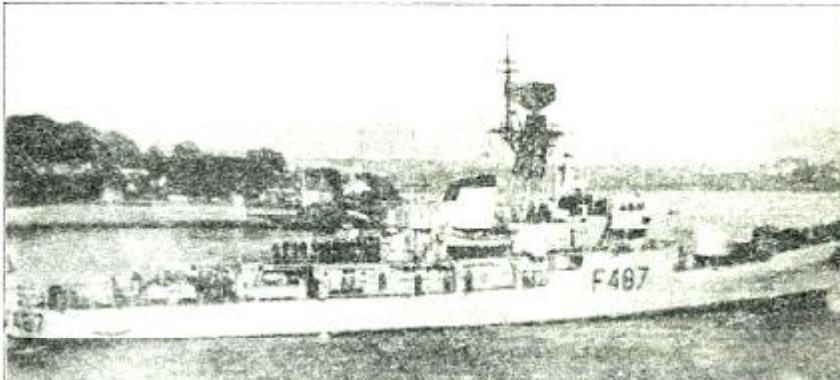
Exercițiu "PASSEX" din Atlantic a vizat, în principal două scopuri: realizarea și menținerea legăturilor radio între nave și executarea unor manevre în comun de ocupare a unor poziții și menținere a unor formații de mars.

Marina Portugheza a fost reprezentată de fregatele: "BATISTA DE ANDRADE" (F-486) și "JOAO ROBY" (F-487).

Caracteristicile tehnico-tactice ale acestor fregate (pentru amatori de tehnica militară) sunt: deplasament - 1.380 tone, lungime - 84,6 metri, latime - 10,3 metri, viteză - 22 noduri, echipaj - 122 persoane, din care 11 ofițeri. Ca armament fiecare dispune de către un tun de 100 mm, 2 tunuri Bofors de 40 mm, 2 instalații triple de torpile antisubmarin. Intrate în serviciul Marinei Portugheze în anii '74 - '75, ele au fost modernizate în anii '88 - '90.

Iesind din estuarul fluviului Tejo în dimineața zilei de 7 iulie 1995, "MIDIA" s-a confruntat mai întâi, cu o ceată densă ce reducea vizibilitatea pe ocean la câteva zeci de metri, fapt ce facea, la un moment dat, imposibilă derularea exercițiului. Chiar dacă nu erau "la vedere" desi în poziții apropiate, la orele 11.00, conform planului s-a putut începe prima parte a exercițiului, codificat COM - 7 și COM - 5 constând din realizarea și menținerea comunicatiilor radio, între "MIDIA" și fregata "BATISTA DE ANDRADE" (F-486). Spre cîstea lor, radiotelegrafistii români, maistrii principali Mihai Dorobantu și C. Duhalmu, ambii brevetati clasa I și sergentul Geamanu, conduși de locotenent-comandorul Ilie Iorga au reusit, pe parcursul a 90 de minute să raspundă cu brio cerintelor exercițiului tactic. După ridicarea cetății a urmat parteoa a două a exercițiului cu o durată de aproximativ două ore și jumătate constând din executarea manevrelor de ocupare a unor poziții și navigația în formații de sir și de relevmet la distanțe variind între 5 și 10 cabluri.

Aflat în permanenta pe puntea de comandă



Fregata "JOAO ROBY" (F-487)

conducătorul marsului, domnul contraamiral Virgil Stoica, talonat îndeaproape de comandanții Petre Șomfelean și Virgil Moisescu, au putut să urmărească, cu exigență dată de experiența unor ani îndelungăți în exerciții și aplicații pe mare, întreaga desfășurare a manevrelor. La orele 17.00 când exercițiile au luat sfârșit a remarcat cu satisfacție: "Totul a decurs în condiții foarte bune. Desi este pentru prima dată când facem cu portughezii un astfel de exercițiu, s-a dovedit că marinarii chiar dacă vorbesc limbi diferite se pot înțelege perfect în limbajul universal al marinăriei. As putea spune că radiotelegrafistii nostri s-au dovedit chiar superiori omologilor lor".

Terminarea exercițiilor a fost marcată de transmiterea unor radiograme reciproce de felicitare care, dincolo de aspectul lor protocolar, exprimau satisfacția îndeplinirii cu succes a unei misiuni în comun.

*Comandor
Ioan DAMASCHIN*

FLOTA MARITIMĂ MILITARĂ - CONTINUATORUL UNEI GLORIOASE TRADIȚII SECULARE

ÎN APĂRAREA INTERESELOR NAȚIONALE PE MARE

Continuatoare a tradițiilor de un secol a Diviziei de Mare, Flota maritimă militară a luptat în anul 1994, ca urmare a aprobărilor în Consiliul Suprem de Apărare a țării, a noilor structuri organizatorice din armata României.

Partea componentă a Marinei Militare, această structură organizatorică are în subordine mari unități de nave maritime și unități care au misiunea de a apăra interesele naționale ale României în Marea Neagră.

Flota maritimă militară acționează cu preponderență în mare liberă cât mai departe de litoral. Ea promovează și apără interesele pe mare ale României pentru păstrarea integrității spațiului maritim național, garantarea libertății navigației și activităților economice în zona economică exclusivă. Asigură totodată cooperarea cu celelalte state, în toate domeniile navale, pentru întărirea încrederii reciproce și a stabilității europene.

Raportată la interesele politico-militare și economice ale țării, Flota maritimă trebuie să susțină acțiunea politico-diplomatică de promovare a intereseelor naționale.

În concepția României, obiectivul fundamental al tuturor dezvoltărilor și evoluțiilor actuale în materie de securitate de pe continent trebuie să îl reprezinte crearea unui sistem de securitate general-european.

În acest sens, România consideră că lansarea "Parteneriatului pentru Pace", constituie o inițiativă majoră, nu numai pe calea proiectării egale, neselective, a stabilității, ci și un pas important în direcția transformării treptate a NATO în pivotul unui sistem de securitate cu valențe general-europene.

România a fost prima țară semnată a acestei inițiative, demonstrând prin aceasta comunității internaționale dorința fermă de integrare în structurile euro-atlantice.

Flota maritimă a contribuit substanțial la materializarea acestei inițiative, desfășurând cu navele din compunerea sa, în fiecare lună a anului

1995, exerciții în comun cu navele statelor aparținând NATO și nu numai cu acestea, atât în Marea Neagră, cât și în Marea Mediterană și mările adiacente acestora.

Activitățile comune au constat în exerciții de transmisuni, salvarea oamenilor pe mare, menținerea vitalității noilor, navigație în comun sub conducerea fiecărei părți, trageri cu artilleria, căutarea submarinului, menținerea embargoului asupra unui stat etc.

Toate aceste acțiuni comune au demonstrat profesionalismul marinilor români, cât și dorința lor de a realiza într-un timp cât mai scurt interoperabilitatea dintre navele noastre și cele aparținând țărilor membre ale NATO.

Pentru promovarea și apărarea intereseelor și drepturilor României în domeniul maritim, stabilitate prin convențiile internaționale ratificate de țara noastră, Flota maritimă este în măsură să execute supravegherea situației navale din mare teritorială și zona economică exclusivă cât și preventirea sau neutralizarea incercărilor de limitare a libertății de navigație și a activităților din această zonă.

Protecția resurselor marine, a pescuitului, poza și apărarea platformelor marine sunt misiuni pe care navele Flotei maritime au demonstrat că le pot îndeplini în bune condiții.

Având în vedere apropierea geografică a statelor semnătoare a "Declarației la nivel înalt privind cooperarea economică a Mării Negre", rolul predominant economic al acestei forme de colaborare, este de prevăzut o creștere a importanței zonelor economice exclusive prin amplificarea activităților și sporirea numărului de obiective importante incluse în ea.

Nu trebuie neglijat rolul pe care îl are cercetarea științifică în mediul marin și importanța protejării mijloacelor și instalațiilor de cercetare de către forțele Flotei maritime.

Împreună cu navele ale flotelor statelor riverane Mării Negre, s-au

desfășurat exerciții complexe de căutare și salvare de vieți umane pe mare, de nave și aeronave aflate în pericol în zona de responsabilitate a marinei militare sau în război solicită de autoritățile competente.

Un rol important îi revine Flotei maritime în cadrul diplomației maritime. Diplomația maritimă, ca parte componentă și instrument al politiciei externe a statului, trebuie înțeleasă ca fiind un mod de folosire a puterii navale pentru sprijinirea statului la negocieri și este cea care furnizează argumentele în vederea cererilor îndreptățite.

În cadrul diplomației maritime trebuie subliniat rolul pe care îl au flotele ca factori de influențare, modalitățile de punere în valoare a acestor factori.

Un alt drept al statului suveran este jurisdicția în ceea ce privește apărarea mediului marin, în special a activităților care urmăresc să combată și să reducă poluarea. Caracteristicile hidrometeorologice ale Mării Negre permit o poluare rapidă pe spații relativ întinse cu efecte puternice și consecințe grave.

În viitor, Flota maritimă - care deja a efectuat exerciții în acest sens - poate participa, împreună cu alte flote, la acțiunile umanitare sau de menținere a pații stabilite de O.N.U. și ordonate de autoritățile române.

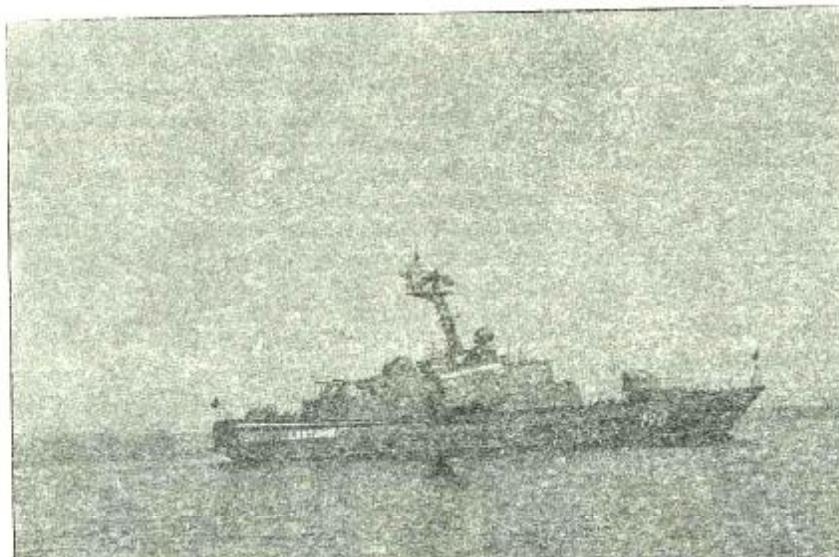
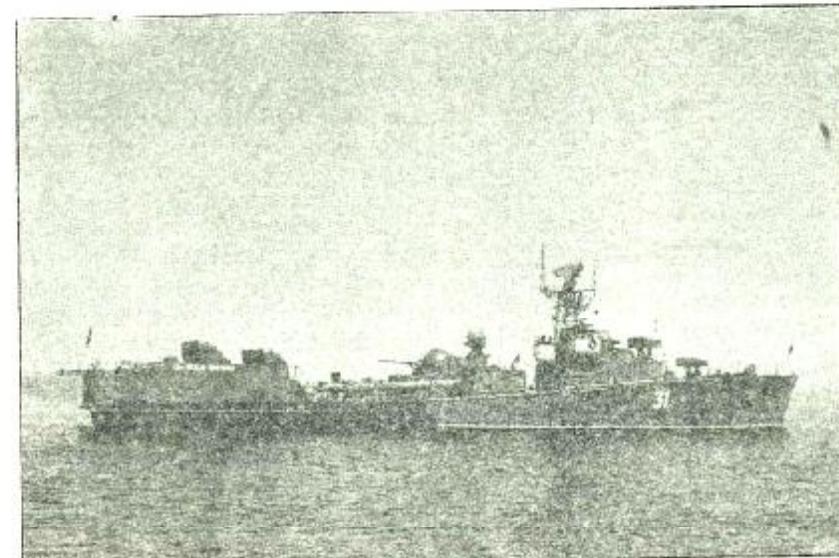
Flota maritimă joacă un rol esențial, atât în timp de pace cât și în timp de războl, în promovarea și apărarea intereseelor maritime ale României.

Raportată la interesele politico-militare și economice ale țării, Flota maritimă trebuie să susțină activitatea politico-diplomatică de promovare a intereseelor naționale, contribuind la soluționarea eventualelor diferențe, înainte ca acestea să degenereze în conflict.

Aceasta evidențiază rolul de factor de descurajare în actuala conjunctură politico-militară din zonă, dar și ca instrument credibil, în măsură să protejeze interesele maritime ale statului român, în timp de pace și în situații de războl.

*Contraamiral
Nicolae EREMIE*

DIVIZIA DE MARE - UN SECOL DE ISTORIE

*Puator de mine**Navă purtătoare de rachete**Corvetă*

Modernizarea societății românești în ultimul sfert al secolului al XIX-lea, pe fondul înfăptuirii a două dintre dezideratele fundamentale ale luptei de veacuri a românilor, unitatea și independența, avea să cuprindă și organismul militar.

Prin reformele înfăptuite de domnitorul Unirii - Alexandru Ioan Cuza - la început, apoi prin reunirea Dobrogei, în urma Războiului de Independență din anii 1877-1878, marina militară, la fel ca întreaga armată română, de altfel, a fost supusă unui important proces de transformare și modernizare.

După unificarea celor două flotile ale principatelor Moldova și Tara Românească și formarea Corpului Flotilei, înfăptuită prin Înalt Ordin de zi din 22 octombrie 1860, al domnitorului Alexandru Ioan Cuza, marina militară a cunoscut în anii următori noi și noi schimbări determinate de nevoile adaptării acestui organism militar la nevoile de apărare a țării.

Cele mai spectaculoase schimbări, cu toate greutățile financiare întâmpinate, s-au concretizat, pentru început, la 9 iunie 1886 când a fost votată "Legea pentru organizarea flotilei și a serviciului porturilor", în baza căreia marinei militare de la mare i se stabileau misiuni precise, o atenție aparte fiind acordată achiziționării de nave și dotării flotilei. Astfel, în anii următori au fost încheiate contracte și s-au construit, în diferite șantiere din străinătate, Anglia și Franța în special, nave dintre cele mai moderne pentru acele vremuri precum: bastimentul "Constanta" și pilotina "Mangalia", torpiloarele

**Contraamiral
Niculae POSTOLI**

(continuare în pag. 10)

DIVIZIA DE MARE - UN SECOL DE ISTORIE

(urmăre din pag. 9)

"Năluca", "Sborul" și "Smeul" (1867), apoi crucișătorul "Elisabeta" (1887) și canonierele "Oltul", "Siretul" și "Bistrița" (1888). Toate aceste nave, împreună cu bricul "Mircea", intrat în dotare încă din 1882, s-au constituit în principala forță de luptă a flotei noastre militare.

Dezvoltarea deosebită pe care o cunoaște arma marină în ultimele decenii ale secolului trecut a impus cu stringență o nouă restructurare. Astfel, în urmă cu 100 de ani, la 26 februarie 1896, prin Înalțul Decret nr.1093 a fost promulgată "Legea pentru organizarea Flotilei de război" prin care Corpul Flotilei se împarte în două mari unități cu misiuni distincte: **Divizia de Mare**, cu sediul la Constanța și Divizia de Dunăre cu sediul la Galați, precum și alte unități. Potrivit acestei legi, **Divizia de Mare** având drept comandant pe **colonelul Vasile Urseanu** dispunea de următoarele bastimente: crucișătorul "Elisabeta", bricul "Mircea", destinat pregătirii gabierilor, timonierilor și tunarilor, cele trei canoniere: "Oltul", "Siretul" și "Bistrița", torpicarele: "Năluca", "Sborul" și "Smeul", precum și canoniera "Grivița", care făcea poliția coastelor Mării Negre între Slatini - Stanbul și Mangalia.

Personalul Diviziei de Mare era format din 35 de ofițeri, 58 grade inferioare și 225 de soldați, fiind constituit în mai multe companii ce purtau în principal numele navei, sau tipului de navă, pe care erau îmbarcati. Este important de semnalat faptul că apărarea humărului de nave intrate în dotarea diviziei a constituit unul din motivele pentru care chiar la o lună de la înființarea Diviziei, deci tot în urmă cu 100 de ani, începeau la Constanța lucrările de modernizare a portului. Modernizarea Diviziei de Mare, ca de altfel a întregii flote, vor determina la numai doi ani de la înființare o nouă organizare. Prin Înalțul Decret nr. 2369 din 9 iulie 1898 se promulga "Legea organică a marinei militare" prin care se pun bazele marinei militare române moderne. Divizia de Mare, mare unitate de bază a marinei, comandată de acum de căpitanul comandor Emancil Koslinski, cuprindea următoarele corpuși:

1. Școala de aplicatie a sublocotenentilor, Școala de Marină, Școala de torpile și bastimente de școală;
2. Trupele de apărare din porturile maritime și bastimentele afectate lor;
3. Bastimentele destinate a fi comandate de ofițeri superiori și care, după dispozițiile ministerului, fac corp aparte.

Principalele misiuni ale Diviziei se refereau în lege, în mod special, la pregătirea personalului și apărarea la litoral, care într-o nouă concepție trebuie să cuprindă două elemente distincte: apărarea fixă și apărarea mobilă. Este important de remarcat că tot prin această lege se introduce denumirea proprie a gradelor ierarhice militare specifice marinei moderne. Sediul Diviziei de Mare rămânea în continuare portul Constanța.

Dotarea cu nave noi și sporirea personalului sub impactul situației internaționale au făcut ca, la sfârșitul secolului al XIX-lea și începutul secolului XX, Divizia de Mare să mai suporte unele modificări organice. Acestea nu au fost însă de natură să aducă schimbări de substanță în organica și misiunile diviziei. La comanda Marii Unități s-au succedat personalități de seamă ale Marinei Militare printre care: căpitanul-comandor Eustațiu Sebastian (1901-1905),

căpitanul-comandor Constantin Bălescu (1905-1907), comandorul Ilie Irimescu (1907-1909), comandorul Alexandru Călăneanu (1909-1912), comandorul Nicolae Negru (1912) s.a.

În toți acești ani, până la primul război mondial, Divizia de Mare și-a îndeplinit cu conștiință toate misiunile, executând numeroase lucrări hidrografice, marșuri de instrucție și soală în Marea Neagră și alte mari "evoluții și trageri de artillerie" cu armamentul de la bordul navelor, participând la manevrele organizate de Ministerul de război.

În anii Războiului de Reîntregire națională (1916-1919), când misiunea apărării litoralului românesc al Mării Negre și a portului Constanța a revenit fortelor navale ruse în cadrul războului de coalție, Divizia de Mare a fost desființată, cu forțele ei constituindu-se Apărarea Maritimă a Sectorului II Sulina.

Reînființată, imediat după război, Divizia de Mare va cunoaște noi modernizări în conformitate cu cerințele noii doctrine de apărare a țării, rezultată din experiența luptei pe mare a forțelor aliate din anii primului război mondial și din nevoile de apărare a statului național întregit.

În perioada interbelică, Marea Unitate a funcționat într-o structură modernă, cuprinzând: **Forța Navală Maritimă, Apărarea fixă Maritimă și Baza Navală Maritimă**, având în dotare următoarele nave, majoritatea nou intrate în dotare: distrugătoarele tip "M" - "Mărășești" și "Mărăstî"; canonierele "Stîhi", "Lepri", "Dumitrescu" și "Ghicleșcu"; torpiloarele "Vifor", "Vărtej", "Vijelia", "Sborul", "Smeul" și "Năluca"; crucișătorul "Elisabeta"; bricul "Mircea"; vedete antisubmarin tip "M.A.S."; 4 remorcare - "Alexandru cel Bun", "Căpitan Alexandrescu", "Locotenent Vărțosu" și "Sublocotenent Păvlescu", salupe, slepuri și sănțierul naval mobil. Îndeplinindu-si stagiu de funcționare, dar fiind și depăsite din punct de vedere tehnic, în anul 1927 torpiloarele "Vifor", "Vărtej", "Vijelia" și vedetele tip "M.A.S." vor fi clasate, iar nave noi, moderne vor veni să completeze forta de luptă a Diviziei. În 1930 vor intra în dotare alte două noi importante unități de luptă, distrugătoarele tip "R" - "Regina Maria" și "Regel Ferdinand", iar din 1931, nava-bază "Constanta" și, în sfârșit, din 1936, submarinul "Delfinul".

Din anul 1936, Divizia de Mare va fi reorganizată în conformitate cu Legea privind înființarea, organizarea și funcționarea Ministerului Aerului și al Marinei. Divizia de Mare, subordonată de acum Comandamentului Marinei Regale, avea în compunere: Escadrila de distrugătoare; Depozitele de echipaje și materiale maritime; Apărarea fixă maritimă și Comandamentul scolilor marinei.

Până la declansarea celui de-al doilea război mondial, în structura diviziei nu s-au mai produs modificări importante. Este de semnalat doar intrarea, din anul 1939, în dotare a unei noi nave moderne, de data aceasta concepută și construită în întregime în țară, la Santierul Naval Galați - puiitorul de mine "Amiral Murgescu".

Declansarea celui de-al doilea război mondial, la 1 septembrie 1939 și răpaturile teritoriale din vara anului 1940, au determinat noi măsuri de întărire a capacitatii de apărare a țării.

(Va urma)

**Săptămâni de ani de la înființarea
SERVICIULUI HIDROGRAFIC ROMÂN**

REPERE ISTORICE

23 februarie 1926. Prin decizia Ministerială Nr. 126, având în vedere Legea de Organizare a Marinei din 1898 și articolul 1 din Regulamentul de funcționare a Marinei Militare din 1912, se înființează Serviciul Hidrografic Român - instituție de bază în asigurarea hidrografică, de navigație și hidrometeorologică a Marinei Române.

Până la acea dată în domeniul hidrografiei se înregistrase deja o realizare notabilă - prima hartă marină românească, cunoscută sub denumirea de "Harta Cătuneanu". Era rezultatul activității laborioase efectuate timp de patru ani de un grup de ofițeri condus de locotenent-comandorul Alexandru Cătuneanu, cu studii hidrografice de specialitate în Franța. Cercetările hidrografice și

hidrologice au fost efectuate începând cu 1897 de-a lungul litoralului românesc până la 10 km la larg cu bricul "MIRCEA" și sălupa "RAHOVA". Harta a fost editată în 1902, la Paris, reîmpriată și actualizată în anul 1929 și folosită până în anul 1950. Prezentată la Expoziția Universală de la Paris, în anul 1902, Harta Cătuneanu a obținut medalia de aur.

Conform Deciziei de înființare a Serviciului Hidrografic, acesta avea ca obiect de activitate: studiile, sondajele și ridicările relative la fluviu și mare, procurarea, păstrarea și asigurarea navelor cu hărțile și instrumentele necesare navigației și ridicărilor hidrografice, controlul cronometrelor, executarea semnalului de oră în portul Constanța, date

meteorologice, aerologice și oceanografice. Ca organizare serviciul era compus din 3 servicii: hidrografic, astronomic, geofizic.

Martie 1926. Este numit primul șef al Serviciului Hidrografic în persoana căpitanului Alexandru Stoianovici. Acesta face propuneri ministerului ca serviciul să se reorganizeze pe trei secții - hidrografie și oceanografie, astronomie nautică, meteorologie și aerologie nautică - pe lângă acestea să ia ființă și o bibliotecă în scopul păstrării și conservării tuturor publicațiilor și lucrărilor românești și străine, în domeniu.

S-a stabilit ca încadrarea să fie,

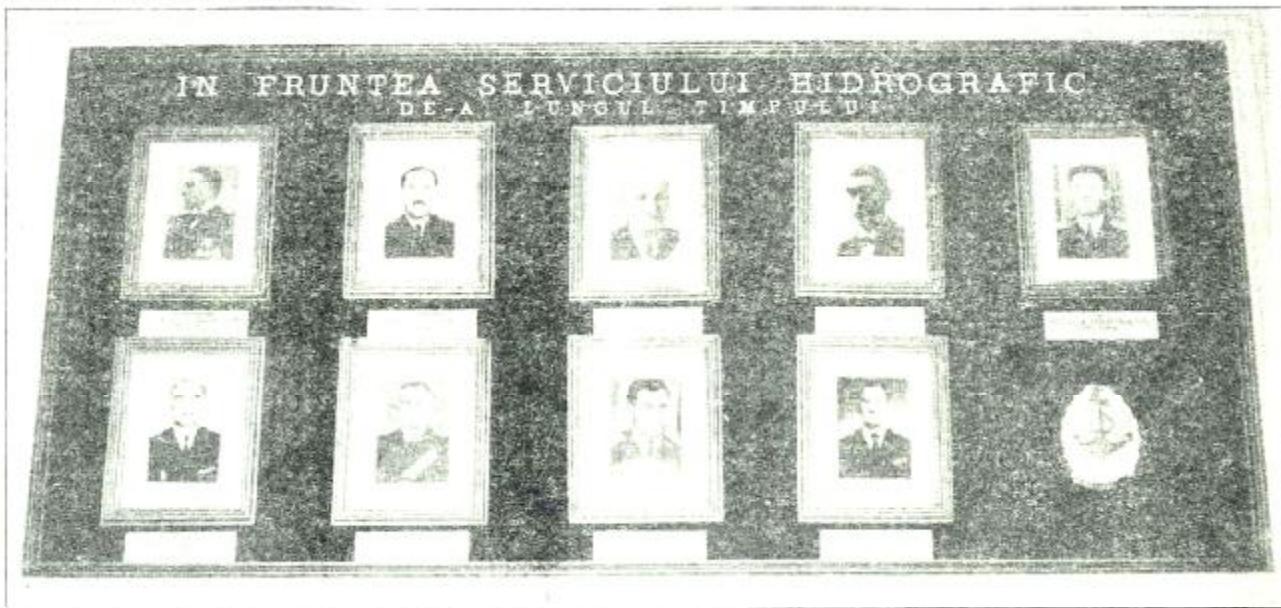
Comandor

Ioan DAMASCHIN

Comandor (r)

Constantin PORA

(continuare în pag. 12)



Comandanții Serviciului Hidrografic

De la stânga la dreapta, rândul de sus: CAm. Alexandru STOIANOVICI (1926-1935; 1936-1939); VAm. Emil GRECESCU (1935-1936); Cpt.C-dor Ovidiu LIMBIDE (1939-1949); C-dor Vasile PANAITESCU (1949-1954); C-dor Constantin NECULA (1954-1958);

rândul de jos: VAm. Gheorghe SANDU (1958-1960); C-dor Nicolae MILU (1960-1963); C-dor Alexandru CONSTANTIN (1964-1969); C-dor ing. Corneliu ENĂCHESCU (1969-1990);

Săptămâna de ani de la înființarea SERVICIULUI HIDROGRAFIC ROMÂN

(urmare din pag. II)

pentru început, formată din trei ofițeri, doi maistri militari, doi serjenți, doi caporali, doi soldați și, la dispoziția serviciului să fie canoniera "GHICULESCU", bricul "MIRCEA" remorcherul "VÂRTOȘUL" și două sălupă.

În perioada 1926-1940. Serviciul Hidrografic Român a executat:

- ridicarea coastei maritime românești;

- sondaje la gurile Dunării în zona Oceakoff și Stanbulul Vechi determinând, totodată, direcția și viteza curenților fluviali;

- studiu asupra avansării Deltei și insulei Sahalin precum și asupra formării barelor la gurile Dunării;

- măsurarea debitelor de apă la gurile Dunării;
- studiu asupra valurilor și vânturilor la coastă precum și a curenților marini;

- studiu asupra salinității apei în mare;
- studiu asupra lacurilor Slatghiol, Tăbăcărie, Tașaul (ultimele două în vederea construirii unui port maritim);

- proiecții pentru construirea canalului navigabil Cernavodă-Midia.

În perioada 1940-1944. Serviciul Hidrografic a asigurat din punct de vedere hidrografic, de navigație și hidrometeorologic acțiunile de luptă ale Marinei Militare executând la cerere:

- compensarea aparaturii de navigație de la nave;
- avizele pentru navigație;

- aprovizionarea navelor cu hărți și alte documente necesare navigației;

- sondaje în portul Constanța, la gurile Dunării și Nistrului.

26 august 1942. Remorcherul "SMÂRDAN" ieșind din gura Potapov, în mare pentru a verifica intrarea pe brațul Chilia s-a lovit de o mină magnetică scufundându-se cu tot echipajul și echipa hidrografică formată din locotenentii Vasilescu Valeriu și Mamudi Vasile, aspirantul Abagiu Virgil, maistrul

militar Iliescu Nicolae, 10 gradați și soldați. Echipajul navei era condus de maistrul militar Cristea Alecu.

Ofițerii dispăruti au fost decorați, post-mortem, cu Ordinul "STEAUA ROMÂNIEI" cu spade, în gradul de căpitan cu panglică de virtute militară - locotenentul Vasilescu Valeriu și Ordinul "COROANA ROMÂNIEI" cu spade și panglică de vîltoare militară - locotenentul Mamudi Vasile și aspirantul Abagiu Virgil.

În perioada 1945-1950. Serviciul Hidrografic a participat la asigurarea hidrografică a dragajului de mine și la diferite lucrări hidrografice. Tot în această perioadă specialiștii serviciului au participat la delimitarea frontierelor pe Prut, Dunăre și mare, distingându-se în mod deosebit comandorul Ovidiu Limbid, căpitan-comandorul Constantin Copaciu și căpitanul Ion Gheorghe.

În perioada 1951-1955. Au fost tipărite 20 de hărți nautice.

11 noiembrie 1955. Prin H.C.M. Nr. 244 Serviciul Hidrografic s-a transformat în Direcția Hidrografică organizată pe cinci secții și un atelier de reparații, largindu-i-se astfel atribuțiile. Începând cu 1980 va fi înființată și secția radionavigație.

Direcția Hidrografică a preluat astfel toate problemele de hidrografie, semnalizare și meteorologie maritimă, pilotaj, lucrări de specialitate (compensări, etalonări, reparații la aparatura de navigație). Se continuă editarea de hărți marine ale litoralului românesc.

1957. S-a construit baza de viteză Tuzla formată din șase semnale de navigație, înalte de 21 de metri, orientate pe direcția 90°-270°. S-a reorganizat sistemul de pose de intrare în portul Constanța.

1958. A intrat în compunere nava hidrografică N.H.112, astăzi "EUGEN STIHI".

1959. S-a declanșat prima companie hidrografică modernă pentru ridicarea litoralului românesc. Au început lucrările de cercetare oceanografică (hidrometeorologică). S-au editat 16 hărți marine.

01 ianuarie 1966. Direcția

Hidrografică Maritimă devine membru al Asociației Internaționale de Semnalizare pe Mare. Începând cu acest an activitatea se intensifică, Direcția Hidrografică Maritimă continuând studiile în raioane la care situația hidrografică suportă modificări permanente (Mangalia, Midia, Gura Portiei, Sfântu Gheorghe, Sulina) și ale lacurilor litorale, acestea extinzându-se până la limita platoului continental. O contribuție importantă a avut-o la ridicările hidrografice, a raioanelor în care s-au construit porturile maritime Mangalia, Constanța Sud - Agigea, Midia. Concomitent s-au executat lucrări hidrografice pe unele sectoare ale Dunării la Giurgiu, Brăila, Sulina, Canal Dunăre-Marea Neagră.

1990-1995. Direcția Hidrografică Maritimă a traversat o perioadă de restrukturări, pe fondul reformelor din Marina Militară și Armata Română. Obiectivul principal: profesionalizarea personalului, transformarea corpului de cadre în elite din punct de vedere ai competenței profesionale și manageriale.

În această perioadă au intrat în înzestrare remorcherile "GROZAVU", "VÂRTOȘU" (afiat în fază de probe de mare), nava hidrografică "EUGEN STIHI", nava de transport maritim și navă-școală, în același timp, "PESCARUȘUL".

Pe carte de vizită a Direcției Hidrografice Maritime sunt înscrise: Catalogul de Hărți cu peste 60 de titluri de hărți maritime, Cărțile pilot, Catalogul semnelor de lucru pe hartă, Cartea farurilor, Tablele nautice, alte documente nautice la dispoziția navigatorilor.

Ultima perioadă se caracterizează prin intensificarea relațiilor de parteneriat cu instituții similare din peste douăzeci de țări. Un număr de peste 40 de cadre ale unității au participat la diverse activități în străinătate. În Marea Neagră Direcția Hidrografică are o colaborare de specialitate susținută cu țările riverane privind asigurarea de navigație, hidrografică, hidrometeorologică, cercetarea platoului continental, delimitarea acestuia.

La aniversarea a 70 de ani de la înființare această unitate etalon a Marinei Române își merită cu prősosință recunoașterea de care se bucură, atât pe plan național, cât și internațional.

CARTOGRAFUL - MARELE PRIETEN NECUNOSCUT AL MARINARULUI

În mâna marinarului, chiar și la acest sfârșit de secol dominat de "asaltul" computerului și sistemelor sofisticate de navigație prin satelit, instrumentul esențial, prima și cea mai importantă călăuză a sa pe mări și oceanele planetei, rămâne harta maritimă. Iată de ce importanța activității Direcției Hidrografice, singura instituție din România, parte integrantă a Marinei Militare, abilităț și recunoscută de Organizația Hidrografică Internațională să întocmească hărți și documente de navigație, nici nu mai trebuie demonstrată, ea fiind axionatică, pentru buna desfășurarea activității marinărești în zona de vest a Mării Negre și pe Dunăre.

Cu ajutorul domnului colonel Dumitru Totol, șeful secției Cartografie și documente nautice, din cadrul Direcției Hidrografice, vom încerca să relevăm, desigur sintetic, treptele principale ale activității de realizare a unei hărți maritime. Activitate ce presupune o muncă deosebită, învăluită în anotimpuri eforturile cotidiene, dar de o importanță vitală pentru omul aflat la bordul navei care, de cele mai multe ori, nici nu-i cunaste pe acești prieteni ai săi de nădejde. Pe acești profesionisti care-i oferă un redutabil ajutor când se află acolo, în larg, în situația de a decide un drum sau altul, de care depinde, de atâtea ori, însăși siguranța oamenilor și a navei.

Pătrundem, deci, în acest univers în care oamenilor li se solicită nu numai exceptionale cunoștințe de specialitate, dar și calități deosebite - devotiuție profesională, talent, un ascuțit spirit de observație, conștiințiozitate mergând până lameticulozitate, căci orice semn înscriș pe hărță, orice linie, orice nuanță de culoare, trebuie să fie "traducerea" perfectă a

realității din teren, orice eroare, cât de mică, fiind exclusă, urmările sale putând avea implicații de o gravitate incalculabilă. Așadar, cum se naște o hartă?

Prima etapă - proiectarea tehnică pentru lucrarea respectivă - are o ampioare neînălțită pentru un "profan". Dupa definirea clară a obiectivului solicitat și fixarea limitelor folii de hartă, a teritoriului pe care ea îl va reprezenta, urmează o vastă muncă de documentare. Eforturile, în acest sens, se dirijează pe două axe temporale. Una orizontală - trebuie centrale lăcute informațiile din documentele existente ce conțin descrierii căt mai amănunte ale zonei. O alta - verticală - ce "înnoedă" viitoarea operă - căci o hارتă este o operă inginerescă și chiar de artă - cu cele existente până la momentul de fată. Aceste demersuri au, așadar, "stratificate", eforturile multor generații ce s-au străduit să

"înă la ză" "oglinda" tărâmurilor și mării, adăugând mereu, în noi ediții, absolut toate modificările survenite în spațiul respectiv. Astfel, în epoca modernă, în România, acest "lanț" neîntrerupt a început cu celebra harta Cătuneanu, realizată la sfârșitul secolului al XIX-lea și premiată cu medalia de aur la Expoziția de la Paris. Hartă ce relevă apele litorale românești și zona de vest a bazinului



Mării Negre, de o mare fidelitate, deși a fost realizată cu mijloacele timpului - desenată arțizanal cu tocui și penita topografică, fiind inscrise măsurările executate cu sonda de mână. De aici, de la acest "onorabil" strămoș și până la hărțile de azi, la întocmirea cărora se uzează de aparaturi sofisticate, inclusiv calculatoare este, desigur, o cale lungă. Dar o cale presărată cu eforturi, pasiune și dâruire, depuse de generații de specialiști ce au preluat și perfecționat munca generațiilor precedente, între acestea amintind colectivele conduse de șefii secției Cartografie și documente nautice, comandor Gheorghe Ion (în funcție între anii 1960-1978), comandor Marin Jianu (1978-1986), comandor Eugen Iordache (1986-1990).

A doua etapă majoră în realizarea hărții este ricicarea topo-hidrografică a zonei. Este munca directă, în teren, prin care se cumulează date privind toate modificările survenite în natură, fată de precedentă hartă. Se fac noi măsurători ale adâncimilor, modificări ale digurilor, altor



**Locotenent-colonel
Costin CONSTANDACHE**

(continuare în pag. 16)

A DOUA TINEREȚE A BĂTRÂNUILUI "GENTLEMAN" AL FLOTEI - NAVA HIDROGRAFICĂ "EUGEN STIHI"

Alături de redutabilele nave de luptă moderne - de impenetratorul distrugător "MĂRĂŞEŞTI", de fregate sau vânătoare - silueta navei hidrografice "EUGEN STIHI" pare cea a unui bătrân "gentleman" printre tinerii colegi de "profesie", aflați în floarea vîrstei.

Iar marinari Flotei Militare au, pentru această navă cu specific unic în flotă, o adevărată admiratie, ca și-a de gloriaș "decan" de vîrstă aflat, de 80 de ani, la datorie. Căci, dacă Direcția Hidrografică împlineste în februarie 1996, 70 de ani de rodnici activitate, nava sa hidrografică aniversează, tot la începutul acestui an, 80 de ani de la lansare. "EUGEN STIHI" este, aşadar, un "bătrân marin" cu o glorioasă "carieră" care merită relevată, măcar pe scurt, în aceste momente aniversare. "EUGEN STIHI" face parte dintr-un grup de patru nave - canoniere - achiziționate de statul român, în 1920, din Franța. Nava a fost lansată la Brest, în 1916, aşadar, în timpul primei conflagrații mondiale. După achiziționarea de către România, cele patru canoniere au primit numele unor eroi ai Armatei Române - "Locotenent-comandor EUGEN STIHI", "Căpitan DUMITRESCU CONSTANTIN", "Locotenent LEPRI REMUS" și "Sublocotenent GHICULESCU ION" și au fost încadrate în Divizia canoniere dragaj - mine. La acea dată "STIHI" era o redutabilă și modernă navă de luptă, având o lungime de 55,60 metri, lățime 6,90 metri, pescăj 2,03 metri, un deplasament de 540 tone, puterea mașinilor de 900 CP, ce conferea navei o viteză de 12 Noduri, iar ca principal armament două tunuri de 100 mm. Destinul celor 4 canoniere a fost diferit. În perioada interbelică "STIHI" și "LEPRI" au servit mult timp și ca nave școală. În timpul celui de-al doilea război mondial cele patru canoniere și echipajele lor au avut o glorioasă comportare, participând la numeroase misiuni de dragaj și de minare, una dintre cele 4 "sister ships" având și un tragic destin. Este vorba de "LEPRI" care a sărit în aer în timpul misiunii, împreună cu viteazul său echipaj. În 1944 canonierele au împărtășit destinul nedrept al flotei, capturată de sovietici după 23 August. Ele sunt restituite în 12 octombrie 1945 și, până în 1947, desfășoară misiuni de dragaj. "EUGEN STIHI" îndeplinește, apoi, mai multe misiuni între care navă-școală și, din 1994, de navă hidrografică.

Iată, pe scurt, destinul glorioș al acestei nave care, în decursul anilor, a suportat numeroase transformări, ultima, în



1980, la Galați, când i-a fost schimbată și suprastructura) astăzi că, în prezent, doar elementele de corp mai sunt cele inițiale. După această capitolă transformare, nava trăiește a doua tinerețe. Despre activitatea sa în prezent, în flotă, unde își dovedește o deosebită utilitate, cum vom vedea, vă oferim câteva repere, beneficiind de ajutorul domnului locotenent-comandor Costel Mancin, comandanțul său. Astfel, astăzi că "STIHI" este nu numai cea mai "bătrâna" navă din flotă dar și că are și cel mai... Tânăr echipaj (vîrstă medie fiind de 24,9 ani) ce dovedește o afecțiune profesională și un mare devotament pentru glorioasa lor navă, care "stie să înđă marea" ca un adevărat veteran. "Noilor veniți - mai ules militari în termea - ne spune comandanțul - le vorbesc despre vîrstă navei abia după primele ieșiri în mare când se încredințează ei singuri de excelentele sale calități, căci "STIHI", deși "octogenară", este o navă pe care te poți biza". De altfel, numeroasele misiuni îndeplinite cu promptitudine o dovedesc din plin. Privind misiunile din ultimii ani, acestea au fost, după cum astăzi, de o mare diversitate și netăgăduită utilitate pentru flotă. În primul rând sunt misiunile specifice Direcției Hidrografice (ridicările hidrografice), colaborarea cu I.R.C.M. în misiuni de cercetare științifică (cercetări hidrografice), verificarea farurilor și amenajările de navigație de pe litoral și Dunăre, plantarea geomăndurilor și balizelor. Apoi, alte misiuni încredințate de flotă - navă-școală pe care numerosi dintre actualii sau viitorii ofițeri au văzut prima dată marea, la ea "acasă", misiuni de asigurare la lansările de rachete (misiune de mare precizie, pentru care nava, prin oamenii și dotarea sa, este aptă), misiuni în cadrul "Parteneriatului pentru Pace" etc. În cadrul acestor misiuni "EUGEN STIHI" și-a dovedit cea de-a doua tinerețe, îndeplinindu-le uneori în condiții aspre, înfruntând marea de gradul 6, ca în 1990 (travers de Constanța), sau în 1994 (travers de Sacalin). Iar "secretul" acestei a doua tinerețe nu-l reprezintă numai radicalele sale transformări structurale și dotările cu tehnici modernă ci - în primul rând am zice - sufletul navei, adică oamenii săi. Oamenii săi care, în mare măsură, datorită tactului și calităților profesionale ale comandanțului lor, au devenit o adevărată familie, împărțind la bord, echitabil, și bune și rele, făcând eforturi pentru întreținerea navei mereu apă de mară, în posibile modestie mijloacelor materiale, devenind buni prieteni, nu numai la bord. Lianțul acestei "familii" este, desigur, dragostea pentru profesie (toate cadrele de sub comanda locotenent-comandorului Mancin începându-și activitatea profesională pe "STIHI"), pentru navă, devoționea și prietenia reciprocă. Dar iată principaliii membru ai acestei unite familiilor marinărești - căpitanul Liviu Panaiteșcu (secund), maistrii militari clasa a III-a Gabriel Preda, Nicolae Andrei, Ion Andone, maistrii militari clasa a IV-a Mihaiu Ionuț, Alin Stanciu, Jean Vlad, Dănuț Tudor, sergentul reangajat Nicolae Bută. Împreună cu marinarii în termen, și insuflându-le acestora dragostea pentru marinărie, aceste cadre sunt sufletul mereu Tânăr al navei lor, al respectabilului "gentleman" al Flotei - nava hidrografică "EUGEN STIHI".

**Locotenent-colonel
Costin CONSTANDACHE**



HIDROGRAFIA ÎN SLUJBA NAVIGAȚIEI

Oceanele, măriile, apele continentale, pe lângă faptul că reprezintă importante surse de alimentare și energie, influențând clima la nivel global și zonal, pun la dispoziția omului și cele mai eficiente căi de transport.

Tările riverane oceanelor și mărilor lumii, și-au dezvoltat, dintotdeauna, flote militare, și civile beneficiind din plin de acest factor de putere pentru promovarea intereselor proprii. Efectuarea unei navigații precise presupune existența unor hărți și documente nautice corespunzătoare, precum și amenajări hidrografice, în special în apropierea coastelor.

Cea care pune la dispoziție metodele și procedeele pentru obținerea și prelucrarea datelor necesare întocmirii hărtilor de navigație, a documentelor nautice, amenajării raioulor, este hidrografia.

Conform dictionarului editat de Organizația Hidrografică Internațională - hidrografia este o ramură a științei aplicative având ca obiect de activitate măsurările și desorierile caracteristicilor fizice ale unei porțiuni navigabile de pe suprafața acvatică a pământului sau a unei zone costiere adiacente, în special pentru folosirea lor în scopul navigației.

Metodele și procedeele folosite de hidrografia se bazează pe observații, comparații, determinări, experimentări și prelucrări, elemente ce se completează reciproc, în vederea atingerii scopului final - aplicarea în practică a rezultatelor cercetării. Cei care le execută sună

specialiștii hidrografi oameni cu temeinice cunoștințe de geodezie, topografie, geofizică și cartografie, pentru a putea executa, cu competență și profesionalism, toate genurile de lucrări hidrografice. Totodată, ei trebuie să fie și buni marinari, pentru a cunoaște cerințele ce se impun documentelor finale care rezultă din lucrările hidrografice.

Activitatea specialistului hidrograf se finalizează prin realizarea documentelor nautice, harta marină fiind documentul de bază, documentul nelipsit de la bordul oricărui nave.

Navigatorii cunosc faptul că harta trebuie să cuprindă date de primă importanță, cum sunt: conturul coastei cu reperele de navigație, pericolurile de navigație (banuri, stânci, epeave, obstrucții etc.) și adâncimarea apei.

În zonele cu marea semidiurnă hărțile contin indicații asupra curentilor de maree. De exemplu, în hărțile englez ale coastelor de vest a Europei se indică direcția și viteza curentilor de maree pentru fiecare oră - în raport cu ora marelui înainte la Dover sau în portul de referință cel mai apropiat.

O deosebită atenție se acordă hărtilor care reprezintă zone unde fundurile se pot schimba - cum ar fi zonele cu recifuri de corali (Marea Roșie, Golful Persic etc.) sau zonele cu bancuri de nisip, învecinate de funduri mici (Marea Nordului etc.). Asemenea hărți se tînă zî cu toate corecturile și, în plus, se recomandă a fi procurate hărți noi la intervale care să nu depășească 3 ani.

În condițiile actuale de dezvoltare

a navegației maritime și fluviale nu poate fi vorba de asigurarea hidrografică a operațiilor Marinei Militare fără executarea unor lucrări hidrografice complexe în toate bazinile navigabile, în special în apropierea litoralului și pe portiunile navigabile ale fluviului.

În cadrul Marinei Militare asigurarea hidrografică are drept scop crearea condițiilor favorabile pentru executarea unei navegații sigure și precise a navelor în timp de pace și răzbiori. De asemenea, ea este cea care determină și furnizează elementele hidrografice ca relieful și natura fundului, configurația coastelor etc., elemente ce exercită influență asupra pregătirii și desfășurării unor acțiuni de luptă ale navelor Marinei Militare. Astfel, cunoașterea naturii fundului, inclinărilii pantei, configurației coastelor, a naturii plajei etc. constituie elemente de bază în pregătirea debarcării unui desant maritim. Cunoașterea poziției neregularităților fundului mării, crestelor și valor submare, reprezintă o problemă foarte importantă pentru navigația submarinelor în imersiune, pentru mascarea lor pe fondul reliefului fundului mării și pentru lansarea barajelor de mine.

Instituția destinată realizării asigurării hidrografice, de navigație și hidrometeorologică este Direcția Hidrografică Maritimă care, prin specialiștii săi, realizează o serie de activități cum sunt: proiectarea, organizarea și executarea lucrărilor topohidrografice în scopul obținerii de materiale cartografice și descriptive; amenajarea de navigație a zonii maritime de responsabilitate; organizarea cercetării hidrometeorologice și a informării navelor despre situația hidrometeorologică din zonă; aprovisionarea navelor cu documentație, materiale cartografice și aparatură de navigație, precum și crearea stocurilor necesare; asigurarea topogeodezică a unităților Marinei Militare; asigurarea hidrografică și de navigație a activităților pregătirii de luptă organizate de Statul Major al Marinei Militare.

Îndeplinirea corespunzătoare a acestor misiuni solicită un personal temeinic pregătit din punct de vedere teoretic și în special practic. Spunem acesta, pentru faptul că o justă aplicare a cunoștințelor teoretice, în vederea obținerii unor rezultate optime cere din partea personalului Direcției Hidrografice Maritime o practică îndelungată și un antrenament multilateral; se cere calm, hotărare și responsabilitate; se cere, în sfârșit, dragoste de specialitatea aleasă, multă dragoste pentru marină.

**Comandor (rez.)
Constantin PORA**

**CARTOGRATUL - MARELE
PRIETEN NECUNOSCUT AL
MARINARILUI**
(urmare din pag. 13)

instalații, se semnalează evenualele noi epave etc. După cum arătă, modificările majore reflectate de ultimele ediții de hărți sunt naturale, determinate de fenomene de eroare a malurilor, lurturilor, depunerilor de aluviumi (insula Sacalin, travers de Sf. Gheorghe, de exemplu, tinde să devină peninsulă) dar, mai ales, determinată de intervenția omului (în special zonele Midia - Mamaia și Eforie - Tuzla) prin construcții de diguri, amenajări portuare etc. Este o muncă scrupuloasă, încărcată de mare responsabilitate. O activitate pe care - cum înseamnă neapărat să sublinieze domnul colonel Totoi, secția să o duce în strânsă colaborare cu sectia Topohidrografică, condusă de locotenent-comandorul Dan Dumitrescu - ce coordonează eforturile unui colectiv valoros, din care face parte locotenent-colonelul Octavian Timosco, majorul Constantin Stan, maistrul militar principal Aurel Chiselev și salariatul civil Dorina Ilașcu.

Finalizarea acestei etape are ca rezultat asa-numitul original de teren. Ar fi, deci exemplarul nr. 1 al noii hărți.

În cea de-a treia etapă vine rândul

alor specialiști să-si aducă contribuția la opera comună - maestri fotografi, gravori etc. care pregătesc originalul de editare. Apoi, în ultima etapa, e rândul tipografilor care trebuie să asigure imprimarea și multiplicarea hărții - muncă de mare finetă și precizie, căci trebuie reprobus exact fiecare semn sau nuanță de culoare a originalului.

De-abia acum, harta, executată în numărul de exemplare necesar, este remisă oamenilor care au atâtă nevoie de ea - marinilor militari și din marina comercială română, ca și tuturor marinilor care o solicită.

Dar, în afară de hărți (cum de altfel sugerează și numele) această secție a Direcției Hidrografice, căreia îi dedicăm rândurile de față, mai are o misiune deosebită de importanță - unic realizator, în România, al Documentelor nautice. Este, de fapt, o muncă ce vine să completeze, cu amănunte chiar de ultimă oră, activitatea inițială - cea de realizare a hărților.

Aceste documente sunt avize de navigație ce se transmit (uneori și prin radio, când urgență o reclamă) tuturor navelor - românești și străine - ce navigă în zona Mării Negre și Mediteranei. Avizele, realizate printr-un sistem de colaborare cu organisme similare din alte țări, atenționează echipajele asupra tuturor schimbărilor produse în zonă - în rețea de navigație, activități în raiioanele de pescuit, de exploatare petroliferă maritimă etc.

- date vitale pentru siguranța navigației. Tot în această categorie sunt incluse și Cartea pilot (varianta românească pentru Marea Neagră), Cartea faruriilor și semnalelor, Tabelele nautice, Catalogul hărților și documentelor, designându-se cartografia fiind cea care face această sinteză în urma colaborării curente cu toate secțiile Direcției Hidrografice ale Administrațiilor portuare, altor organisme cu responsabilități din această sferă.

Iată, aşadar, o activitate de o vastitate și o importanță deosebite, la care își aduce contribuția un colectiv profesional cu calități excepționale, din care fac parte, alături de șeful și "decanul" de vîrstă al secției, colonelul D. Totoi, colegii săi - căpitan-comandorul Gheorghe Nistor, majorul Gheorghe Corici, locotenent-comandorul Gheorghe Bucuroiu, căpitanul Leonid Dragos (un pasionat al calculatorului și tehnicilor moderne), salariații civili Veronica Botec, Constantin Ficicuci, Liviu Toderici, Valentina Cioacă, Elena Puscașu.

Acestor oameni, ca și colegilor lor de la Direcția Hidrografică, credem că îi se cunosc acum, la aniversarea a 70 de ani de rodnica activitate a instituției, un gând bun și calde felicitări, din partea tuturor marinilor flotelor noastre - militară și civilă. În ce ne privește - redacția revistei "MARINA ROMÂNĂ" - suntem onorați să ne facem ecoul acestui sentiment.

SECȚIA RADIONAVIGAȚIE SAU "FIRUL ARIADNEI" PE MARE

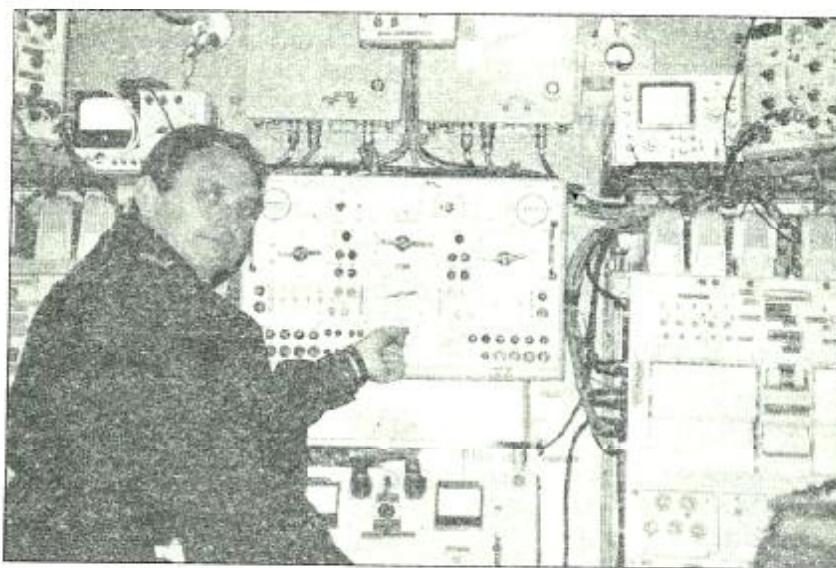
Îndeplinirea cu succes a unor importante misiuni de către navele Marinei Militare cum ar fi: minarea, drăguțul, lupta antisubmarin, lansările de rachete, convoterea etc. este asigurată, printre altele, de către Secția

radionavigație din cadrul Direcției Hidrografice Maritime. Înființată la începutul anilor '80 aceasta dispune de un sistem de radionavigație intitulat convențional "BRAS", compus din trei complexe radio, situate în trei puncte fixe

la litoral. Navele, disponând la rândul lor de un sistem radio complementar, pot să-și determine cu precizie și în timp foarte scurt punctul până la o distanță de 80 mile marine de litoral. Sistemul mai are posibilitatea de a delimita raiioanele pe mare și a reconstituia traseele de marș ale navelor, cu alte cuvinte "Firul Ariadnei" pe apă, element esențial în analiza unor situații deosebite cum ar fi catastrofele navale sau alte elemente de navigație. (Iată, aşadar, o secție a cărei importanță în asigurarea navigației pe mare nu mai trebuie demonstrată).

Misiunile de pace sunt identice cu cele de la război, succesul acestora fiind determinat de "omogenitatea colectivului și lucrul în echipă". "Nu există aplicație la nivelul flotei maritime la care să nu fie angajat sistemul de radionavigație" - ține să precizeze căpitan-comandorul Iancu Bordeianu, șeful secției. Să mai amintim aici că în anul 1995 secția a contribuit la succesul acțiunii de omologare a poligonului pentru trugeri antiaeriene de la Midia, activitate pe care ministrul apărării naționale a apreciat-o la superlativ.

Interesându-ne despre activitatea subordonaților, domnul căpitan-comandor se hotărăște greu să facă



MMpr. Alexandru GRECU la pupitrul de comandă
al autoradiofarului



 nominalizări. Totuși se mândrește cu colaboratorii ca maistrul militar principal Nicolae Oașe, veteranul secției (26 de ani de activitate), maistrul militar clasa a II-a Ion Vlas - "un moldovean îndrăgostit subit de mare și de Dobrogea, șef de promoție în Școala Militară Maiștri de Marină", locotenent-colonelul Stoica Spirea, care lucrează de aproape zece ani în cadrul secției devenind unul din cei mai devotați

membri ai acesteia, inginerul de sistem Marin Stamat, care "a reușit performanța menținerea sistemului de radionavigație în parametri funcționali, fără nici o reparație medie sau capitală, din anul 1979, când a intrat în funcțiune".

Referitor la perspective, domnul căpitan-comandor Iancu Bordeianu și-a exprimat dorința de "a se ajunge la un consens în ceea ce privește utilizarea sistemului "BRAS" de către toate flotele

din bazinul Mării Negre, nu doar în limitele apelor teritoriale românești și, de asemenea asigurarea unor condiții mai bune de lucru în teren pentru personal, în special în perspectiva folosirii intense a sistemului de radionavigație în cadrul aplicațiilor internaționale din poligonul Midia", dorință care, sperăm sincer că vor deveni realitate.

Căpitan
Costel SUSANU

FARURILE DE NAVIGAȚIE DE LA LITORALUL ROMÂNESC

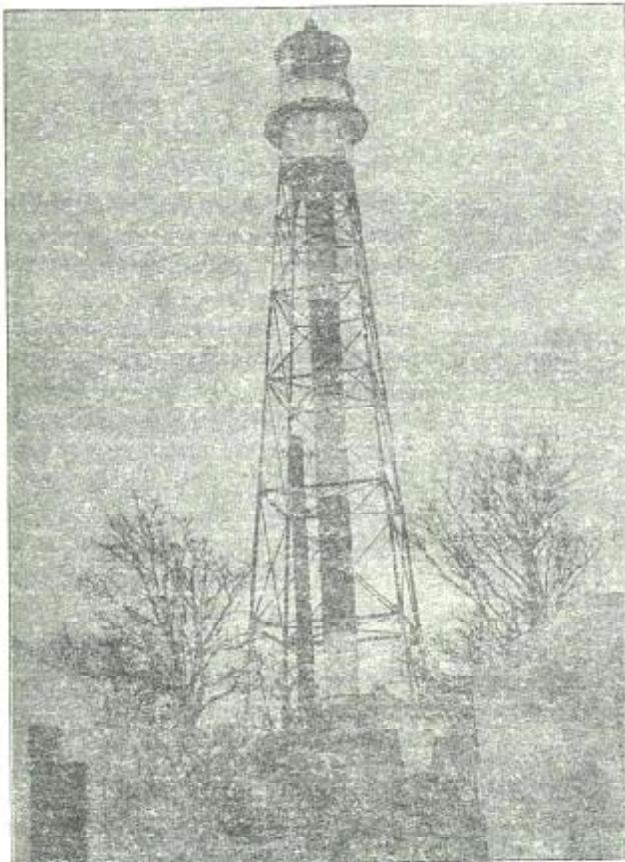
În cea de-a doua jumătate a secolului XIX, odată cu renasterea marinei naționale române, se dezvoltă intens traficul maritim și fluvial, punându-se acut problema asigurării ieșirii la mare pe brațele Dunării. În acest sens, lucrările de amenajare de navigație a coastei românești au avut ca obiectiv central asigurarea navegației pe brațe și, în special, pe brațul Sulina.

Amenajarea de navigație a constat inițial în plantarea unor mijloace plutitoare de balizaj (geamanduri, balize, șondri) și amplasarea unor semnale (luminoase și neluminoase) pe coastă pentru materializarea paselor

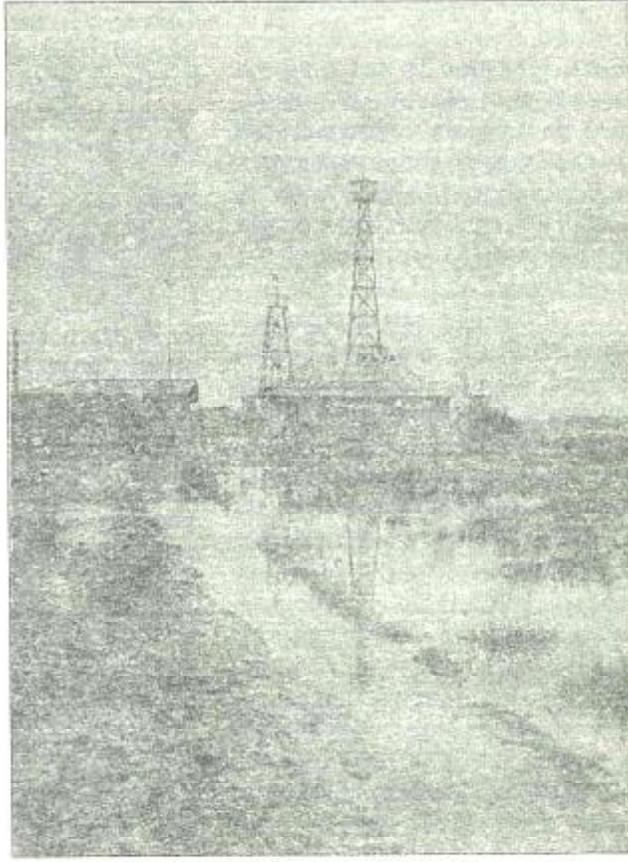
de acces dinspre mare. Având doar o importanță locală, aceste mijloace nu satisfăceau cerințele impuse de asigurarea navegației navelor maritime, care întâmpinau dificultăți evidente la aterizarea pe coastă dinspre larg. Se impunea construirea unor faruri maritime la Sulina și Sf. Gheorghe.

În anul 1856 s-a construit farul maritim SULINA, destinat pentru asigurarea navegației de-a lungul coastei sau aterizării pe gura de intrare a canalului Sulina. Mai bine de 50 de ani a funcționat cu dotarea tehnică inițială

(continuare în pag. 18)



Farul TUZLA



Farul GURA PORTIȚEI

(urmăre din pag. 17)

și abia în anul 1911 i s-a adus prima modernizare. În anul 1946 a fost electrificat și i s-au adus și unele modificări la sistemul optic. Necesitatea unui far modern, amplasat corespunzător, a devenit din ce în ce mai stringentă. Astfel, în anul 1991 a fost dat în exploatare un far de aterizare modern, amplasat pe malul drept al canalului Sulina, la 8 km de oraș.

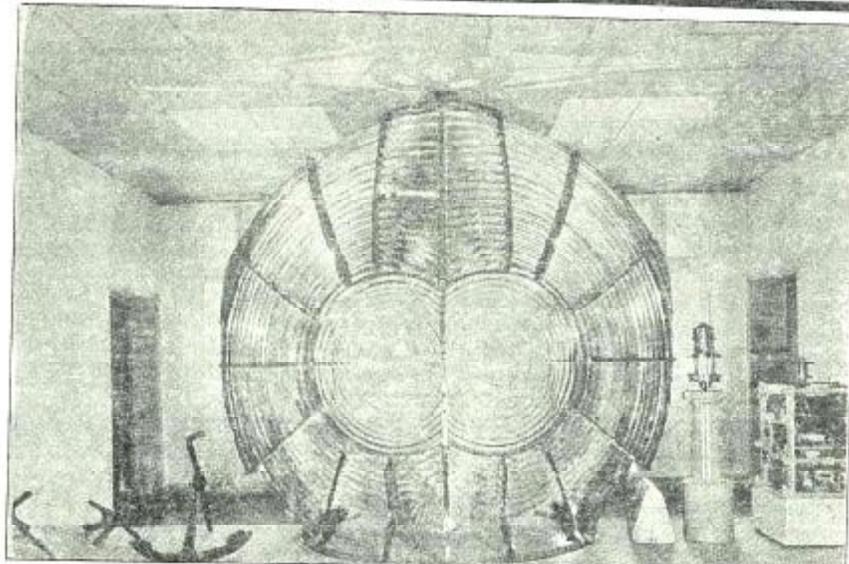
După consolidarea digurilor de intrare pe canalul Sulina, în anul 1887 s-au amplasat și luminile de marcă a extremităților acestora dinspre larg. Dispuse într-o zonă în care Delta înaintează continuu spre mare, luminile de intrare sunt periodic mutate, odată cu înaintarea digurilor ce delimită canalul Sulina.

În anul 1865 a fost construit farul maritim **SF. GHEORGHE**, pe insula Olinca, la sud de gura de vărsare a brațului cu același nume. Modernizat în anii 1913 și 1957, farul a constituit mult timp un reper important de navigație pentru navele care se deplasau de-a lungul coastei. Construcția joasă, poziția devenită mult interioară și puterea slabă de iluminare a sistemului optic al acestuia au impus construirea unui far modern, care a intrat în funcțiune în anul 1968, într-o poziție mult mai bună pentru destinația sa, pe plaja localității Sf. Gheorghe.

Se poate aprecia că cele două faruri moderne din zona Deltei asigură în mod corespunzător navigația maritimă la nivelul exigențelor traficului maritim.

Dezvoltarea Marinei Militare și intensificarea traficului maritim au redus importanța cunoscută încă din antichitate a părții de sud a coastei românești. Paralel cu construcțiile și amenajările portuare s-au realizat importante lucrări de amenajare de navigație.

Farul maritim CONSTANȚA a construit, în anul 1860, pe locul unui vechi far genovez. În această poziție a funcționat până în anul 1913, paralel cu un alt far construit, în anul 1903, pe extremitatea digului



de vest al vechiului port. În perioada 1933-1935 farul principal de pe dig i s-a adus modernizări.

Actualul far de aterizare Constanța a intrat în funcțiune în anul 1960 și reprezintă principalul obiectiv de semnalizare maritimă din zonă.

Farul maritim MANGALIA a fost construit în anul 1879 deasupra plajei orașului. Modernizat în anii 1936 și 1947, farul a funcționat până în anul 1958, când a fost dat în funcțiune actualul far situat la vest de oraș, pe un loc înalt, ce-i permite să domine construcțiile din zonă.

Farul maritim TUZLA a fost construit în anul 1900 pe faleză înaltă a capului cu același nume. A fost modernizat în anii 1946, 1957 și 1972 și în prezent reprezintă un far modern care îmbină vechea construcție metalică cu sistemul optic modern.

Cele trei faruri maritime asigură în mod corespunzător navigația în partea de sud a coastei românești. Acestea li se adătă numeroase semnale și repere de navigație care completează amenajarea de navigație.

Partea de mijloc a coastei, mai puțin importantă în trecut, a fost amenajată cu două faruri maritime: Gura Portiței și Midia.

Farul maritim GURA PORTIȚEI a fost construit în anul 1944 și modernizat în anii 1946, 1957 și 1966. Deși considerat reper auxiliar pentru traficul maritim,

acesta s-a dovedit deosebit de util pentru navigația navelor militare și comerciale. În anul 1977 farul a fost mutat și reamenajat într-un punct situat ceva mai la sud și mai interior față de punctul construcției initiale.

Farul maritim MIDIA a fost construit în anul 1950 pe locul unui semnal luminos amplasat în anul 1941. Modernizat în anul 1956, farul se încadrează în sistemul de semnalizare maritimă, dar datorită dezvoltării portului Midia este necesar să se construi un alt far mai înalt și dotat cu un sistem optic modern.

Pentru controlul și dirijarea traficului în porturile Mangalia, Constanța și Midia s-a organizat un sistem de pase și drumuri recomandate, marcate printr-un sistem modern de balizaj a cărui funcționalitate este asigurată de calculator.

Semnalizarea optică a coastei românești este completată de radiofarul circular Constanța și de dispozitivele de semnalizare acustice.

Pe lângă modernizările de perspectivă, amenajarea de navigație a coastei românești urmează să fi îmbunătățită continuu prin asigurarea unui înalt grad de eficiență și o funcționalitate continuă la parametrii impuși de precizia solicitată de activitățile ce se vor desfășura în zona de litoral.

*Căpitan comandor
Constantin STĂNESCU*

Săptămâni de anii de la înființarea
SERVICIULUI HIDROGRAFIC ROMÂN

VREMEA, ALIAT SAU ADVERSAR AL MARINARILOR ?

Trecerea de la o zi frumoasă și căldată la o zi rece și vijolioasă, cu ploaie și trăsnete, a dat naștere la fenomene care au impresionat puternic pe omul tuturor timpurilor. Și, de aceea, el a tras concluzia că existența lui și a celorlalte viețuitoare, plante sau animale, sunt strâns legate de ceea ce se petrece în atmosferă.

De la simplele observații și instrumente meteorologice ("foisorul octogonal al vânturilor", construit în Atena secolului al II-lea) până la primul satelit artificial meteorologic, de tip Vanguard (februarie 1959), exigențele omului, dar și cele ale societății actuale față de previziunile meteorologice au crescut într-un ritm mult mai rapid decât al cunoasterii unuia dintre cele mai necuprinse "obiecte" de studiu, atmosfera.

De mai bine de o sută de ani (29 iulie 1884), în România, ca și în alte țări ale lumii, societatea beneficiază de informații meteorologice zilnice.

În lupta cu fenomenele meteorologice se înscrie la loc de frunte și activitatea neobosită a oamenilor mărilor și oceanelor, a marinarilor. Suntem una din puținele țări binecuvântate de natură cu o ieșire la mare, astfel că din anul 1925 s-a înființat Direcția Hidrografică Maritimă, care asigură navigația pe Dunăre, de la Sulina la Baziaș, și pe mare 50 Mm în larg și 25 km în interiorul ușcatului.

În cadrul Direcției, secția hidrometeorologică elaborăză programe de scurtă durată (pentru zi - 24 de ore, diurne - 24 ore și pentru noapte - 12 ore) și de medie durată (3 zile și o săptămână), informații, precum și avertizările meteorologice.

Avertizările meteorologice sunt înștiințări privind unele elemente sau

fenomene meteorologice periculoase atât pentru navegație cât și pentru activitățile umane: vânt de lovitură 7 în sus (15 m/s), vizibilitate sub 0,5 Mm pe mare sub 1 km pe uscat, averse de ploaie, lapovișă, vânt puternic, scădere temperatura aerului cu cel puțin 5 grade, cît trecerea prin punctul 0 °C și, foarte rar, fenomenul de îngheț al apelor mării (peisajul și în acest an).

Într-o singură zi, de multe ori în mai puțin de câteva ore, timpul își schimbă aspectul de la o zi frumoasă, fără vânt și precipitații, la o zi cu cer acoperut, vânt puternic ce determină gradul de agitație al mării.

Ca să ne putem da seama ce înseamnă vânt puternic voi menționa că în acest sens s-a făcut un calcul deosebit de sugestiv: producția de energie a tuturor statelor lumii, inclusiv cea atomică, nu ar fi suficientă nici măcar pentru a crea un mic ciclon. Să ne amintim situația de la începutul anului trecut (04-05.01) când, datorită și altor factori, două nave comerciale s-au lovit de dig și s-au scufundat. Vântul a atins pe mare 30-32 m/s în rafale, astfel că marea s-a agitat în larg de la gradul 5-6 la gradul 7, treptat 8, cu valuri înalte de 9-14 m înălțime și 170-220 m lungime.

Marinarii trebuie să cunoască și direcția vântului, chiar dacă acesta nu este puternic, pentru efectuarea unor manevre ale navei, mai ales în timpul plecării și acostării la cheu, precum și pe timpul aplicărilor.

Vizibilitatea redusă (sub o milă marină) și foarte redusă (0,5 Mm), este efectul direct al formării ceii și constituie un mare pericol pentru



navigația maritimă. Este stiut faptul că ea reprezintă una dintre cauzele care contribuie la producerea coliziunilor și eşuării navelor, chiar și în această epocă în care mijloacele electronice fac pe deplin posibilă navigația jără vizibilitate.

Avertizările și informările meteorologice sunt transmise de secția hidrometeorologică tuturor navelor militare și se emit pe baza unei riguroase analize a hărților sinoptice și corelării datelor situației reale cu cele de prognoză.

Este o datorie pentru cel care pleacă pe mare să cunoască datele meteorologice și să le traducă prin metode adecvate, pentru securitatea navigației.

Apariția unei noi ramuri în cadrul meteorologică, meteorologia maritimă, are drept scop practic înălțarea ori reducerea pericolelor care amenință nava, echipajul, încărcătura și, uneori, pasagerii.

Prof. Marcela BRAȘOVEANU



PERIPLUL NAVEI MILITARE "MIDIA" ÎN JURUL EUROPEI

JURNAL DE BORD (III)

- O filă de istorie pentru MARINA ROMÂNĂ.

În perioada 22 iunie - 16 august 1995, nava logistică "MIDIA", cu 118 ofițeri, maștri militari, marinari la bord, avea să adauge la istoria Marinei Militare Române o nouă filă concretizată printr-un marș de instrucție în premieră în Marea Mediterană, Oceanul Atlantic, Marea Nordului. S-au înregistrat cu această ocazie și alte premiere: marșul cu cea mai mare durată - 56 de zile, parcurgându-se aproximativ 7570 mile marine, vizitarea a cinci porturi, (Lisabona, Zeebrugge, Amsterdam, Portsmouth, Gibraltar), executarea a două exerciții de tip "PASSEX" în cadrul acțiunii "PARTENERIAT PENTRU PACE" - unul în Oceanul Atlantic cu două nave portugheze și unul în Mediterana cu o navă engleză. Redăm, în continuare, principalele momente spicuind din jurnalul de bord.

ACASĂ LA DESCOPERITORII LUMII

De la plecarea din țară trecuseră 12 zile, perioadă în care marșul a decurs fără probleme deosebite exceptând doar căldura sufocantă ce ne-a încercat pe toată durata traversadei Marii Mediterane

și un vânt puternic cu forță 10, ce ne-a "zgâlțiat" zdravăn circa două zile, cu benzi de 15° - 20°, înainte de intrarea în Gibraltar. Ar mai fi de consemnat, tot ca eveniment inedit la bord, "Botezul Atlanticului" celebrat în ziua de 2 iulie, după un ritual și un scenariu specific, tradițional în lumea marinilor în care cuvântul de ordine îl reprezintă "buna dispoziție" (revista noastră a mai publicat astfel de momente). În ziua următoare asteptam să ni se prezinte, în toată splendoarea sa...

"CIDADO - RIO"- O CAPITALĂ FRUMOASĂ CA UN POEM

Luni 03 iulie 1995.

La prima oră a dimineații "MIDIA" sosete în baia Eștoril, frumoasa stațiune a Lisabonei, de cură heliomarină, de la ţârmul Atlanticului renumită, printre altele, și prin circuitul anual de formula 1 ce se organizează aici. După sosirea pilotului, la orele 09.00, plutim în amonte prin estuarul fluviului Tejo, unul dintre cele mai mari din lume, spre dana portului, rezervată navei, situată la circa 12 kilometri de Atlantic. Avem astfel posibilitatea ca, sub

un soare moderat (paradoxal) de iulie, să admirăm această capitală europeană, situată într-un splendid cadru natural, pe o distanță de circa 14 kilometri de o parte și de alta a fluviului pe care lusitanii îl numesc ca pe o adevarată linie a vieții. Nu întâmplător această poziție privilegiată l-a determinat pe marele poet Mario Dias Ramos să-i închine un poem, "Cidado - Rio", facând o legătură indisolubilă între cetate și fluviu. De altfel, aceasta adevarată placă turnantă a marilor descoperiri geografice și punct inițial al unor importante rute de navigație i-a dat prilejul regelui Spaniei Carol I să exclame: "Dacă aș fi fost rege al Lisabonei aș fi putut fi rege al întregii lumi".

Cu o istorie încarcată de legende ce se pierd în negura timpului, Lisabona a fost locuită cu peste 2.500 de ani înainte de Christos. Una din legende, rămasă de la Homer, afirmă că așezarea a fost întemeiată de însuși Ulisse. Pe la anul 1200 i.d.C., pe locul unde acum se află orașul vechi cu ruinele castelului medieval São Georgio era situată o așezare



 feniciană cu numele "Allis Ubbo" care în traducere înseamnă "micuțul port incântător". Grecii, cel de-al doilea popor, care i-au ocupat pe fenicieni, au fost la rândul lor alungați de cartaginezi pentru că, odată cu expansiunea Imperiului Roman, această așezare să fie transformată în cetate cu denumirea de "OLISIPO", însăși Iulius Cezar a avut aici cartierul general pe timpul campaniei iberice. Până la căderea Imperiului Roman de Apus a cunoscut o dezvoltare înfloritoare fiind denumită mai întâi "FELICITAS JULIA" și apoi "ASHBOUNA". Au urmat popoarele barbare - vandali și apoi vizigoți, care au distrus-o prădându-i bogățiile. Începând cu secolul VIII d.C., a căzut sub ocupația maure, alungați definitiv în anul 1147 de o armată locală, ajutată de cruciați englezi, flamanzi și germani, condusă de un Tânăr print Alfonso Henriquez. Acesta a devenit apoi și primul rege al Portugaliei, instaurând o monarhie ce avea să dureze aproximativ 800 de ani.

Lisabona a devenit capitală a Portugaliei în anul 1265 pe timpul domniei lui Alfonso al III-lea. Statuia

întemeietorului statului portughez se află pe platoul de la intrarea în uriasul castel medieval ce domină cea mai înaltă colină a cartierului Alfama și de aici întreaga capitală lusitană, São Georgio.

Plutirea lină a navei în susul fluviului ne dezvaluie "cea de-a opta minune a lumii, cel mai mare și mai nobil oraș al lumii creștine" cum îl numea Tirso de Molina în "El Burlador de Sevilla". Orașul renascat ca pasarea Phoenix după devastatorul cutremur din 1 noiembrie 1755 care l-a distrus din temelii, în proporție de două treimi, pierind instantaneu sub dărâmaturi circa 40.000 de oameni și peste 3.000 de ani de vestigii istorice. Sansa orașului a fost aceea că la conducerea treburilor de stat se află un prim-ministru Tânăr, energetic, intelligent și întreprinzător care adunând creația arhitectilor și constructorilor l-a refăcut din temelii, piatra cu piatra, creându-i stilul geometric de dezvoltare ulterioară până în zilele noastre, păstrându-i aspectul de cetate medievală îmbinal cu stilul construcțiilor moderne în armonie cu poziția sa la ţărmul Atlanticului și multitudinea de coline ce pornesc

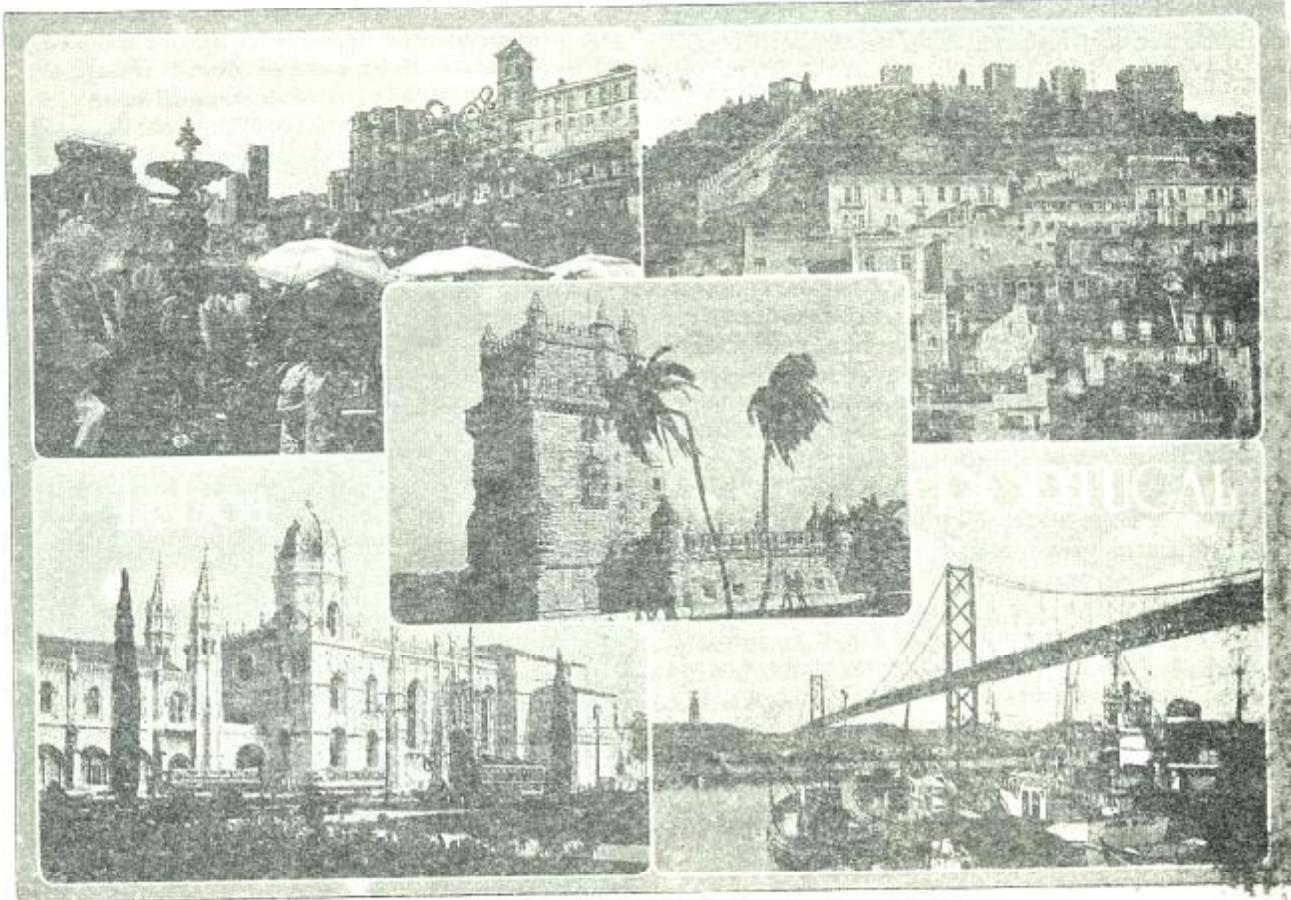
chiar de la nivelul apei.

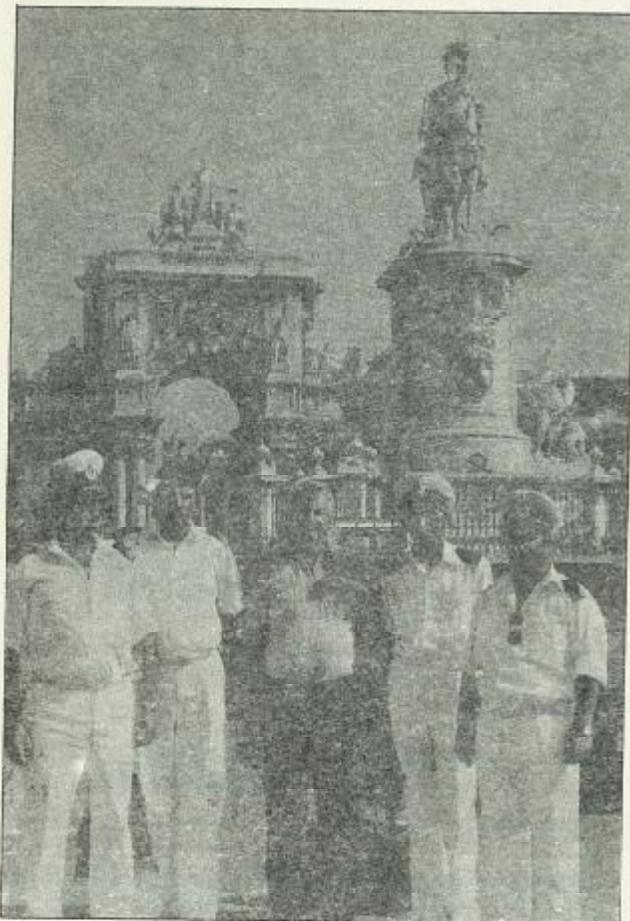
Iată pe un promontoriu ni se dezvaluie privirilor Turnul Belem, o adevarată fortăreață construită între anii 1515-1521 de către Francisco de Arruda, care prin robustete și austerație este nu numai o fortăreață perfectă, dar și o opera de artă.

Împreună cu Mănăstirea Jeronimos constituia primele exemple de clădiri aparținând stilului renascentist din perioada regelui Manuel I (1495-1521) zis "Fericitul". Partea de sud mai păstrează unele reminiscențe gotice, iar decoratiunile turnului sugerează spiritul de navigatori al portughezilor. Balcoanele sale cu arcuri impletite în formă de frânghie și domurile maure îl îmbracă într-o aura poetică și, pe bună dreptate, lusitanii spun că "nimenei nu poate să afirme că a vizuat Turnul Belem". Iar numarul tot mai mare de turisti care îl vizitează confirmă acest lucru.

*Comandor
Ioan DAMASCHIN*

(continuare în pag. 22)



(urmăre din pag. 21)

MAREA AVENTURĂ MARITIMĂ

O altă opera arhitectonică ce atrage privirea plutind mai departe în inima Lisabonei, este reprezentată de Monumentul Descoperirilor Geografice ridicat în apropierea Manastirii Jeronimos. Este o construcție modernă reprezentând o caravelă stilizată, operă a arhitectului Cotinelli Telmo și a sculptorului Leopoldo de Almeida, ridicată în anul 1960 la împlinirea a 500 de ani de la moartele Printului Henric Navigatorul. Sunt reprezentate figuri proeminente de navigatori portughezi. Chiar în provă este figura printului Henric, fondatorul faimoasei Școli Navale din Sagres, căreia a pregătit nu mai puțin faimoșii descoperitori ai lumii.

Din acest loc au pornit cu caravelele în 'Marea Aventură Maritimă' Henric Navigatorul, Vasco da Gama pentru descoperirea rutei pe apă spre India, Pedro Alvarez Cabral, descoperitorul Braziliei, florentinul Amerigo Vespucci în descoperirea Lumii Noi, Madeira, Azore, Angola, Mozambic, India, Brazilia, Guineea, Senegal. Indiile de Est constituie mari descoperiri geografice de unde caravelele se întorceau cu calele pline de aur, mironenii, blânuri sau diamante. Ele au fost perlele prețioase pe care spiritul de navigație și aventura lusitan le-a dăruit coroanei portugheze. Multe din ele au rămas și astăzi când coroana regală a ramas doar istorie.

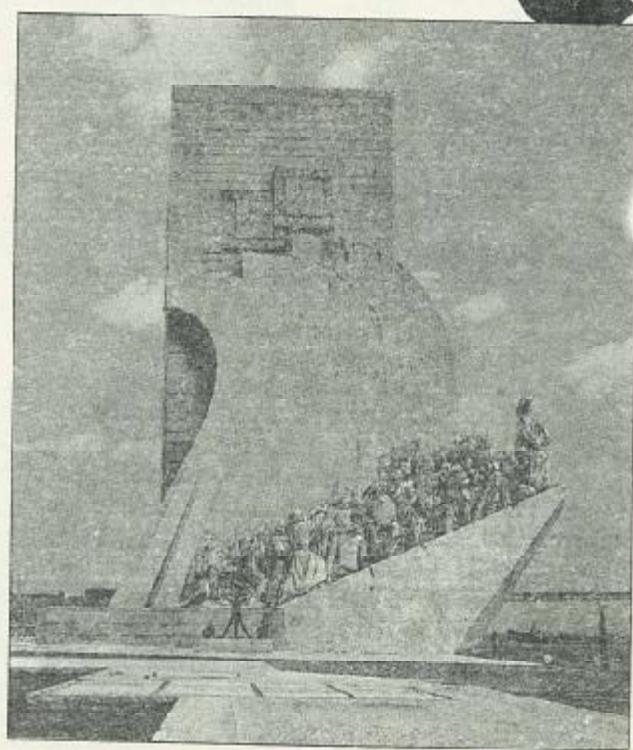
HENRIC NAVIGATORUL - PROMOTOR AL "MARII AVENTURI MARITIME"

Cel caruia îl revine meritul de a fi propulsat pe lusitani în ceea ce se cheamă "Marea aventură maritimă" și căruia portughezii îl datorează exacerbarea spiritului de aventură și descoperire este, fără indoială, printul cunoscut sub numele de Henric Navigatorul.

Henric al III-lea, fiu al lui Ioan I al Portugaliei și nepotul lui Ioan de Gaunt, s-a născut în anul 1394. În tinerețe a participat la campania militară din Maroc în anul 1415, pentru cucerirea Ceutei, dar și mai târziu, în anii 1436 și 1458 comportându-se ca un remarcabil conducător de osti. Istoria îl recunoaște cel mai bine însă meritul de a fi inspiratorul și cel care a patronat un lung sir de descoperiri geografice de către navigatori portughezi. În ultimii 22 de ani ai vietii, ca guvernator al provinciei Algarve, el a întemeiat o Școală Navală la Sagres unde, cu ajutorul unor matematicieni și navigatori arabi sau evrei, de mare valoare, a instruit o pleiadă de capitani și piloți în arta navigației, astronomie, geografie. El însuși a devenit un pasionat și foarte instruit geograf construind și primul observator astronomic din Portugalia.

Calatoriile inspirate de Henric Navigatorul au dus la redescoperirea insulelor Madeira (1420) și Azore (1427) și la colonizarea acestora. În 1434 una din navele sale comandată de capitanul Gil Eanes a înconjurat pentru prima oară capul Bojador. Opt ani mai târziu, capitanul Nino Tristan a trecut Cap Blanco și, explorând coasta marocană, a adus primii sclavi și aur în metropola.

Descoperirile geografice, devenind profitabile, au dus la intensificarea expedițiilor navale astfel că un număr de peste 30 de nave au pornit în expediții pe coastele africane, expediții patronate de acest print.





În anul 1444 a fost descoperită Guineea (colonizată apoi în anul 1456), iar în anul 1445

Senegalul.

În anii următori, navigatorul Diniz Diaz a descoperit Insulele Capului Verde, iar Alvaro Fernandez - Sierra Leone.

Descoperirile geografice ale prințului Henric i-au inspirat pe navigatorii portughezi chiar și după moartea sa. Pornind în expediții spre sud pe coastele Africii ei au ajuns la Capul Bunei Speranțe, descoperind apoi și ruta spre India. Iată de ce Henric Navigatorul își merită cu prisosință eternizarea pe frontonul unui monument pe măsură - Monumentul descoperirilor geografice.



PRACA DE MARQUÊS DE POMBAL
E PARQUE EDUARDO VII



LISBOA

Monumentul marchizului de Pombal și parcul Eduard VII

ÎNVĂȚĂMÂNTUL DE MARINĂ - FACTOR AL PUTERII MARITIME A ROMÂNIEI

Conceptul de putere maritimă este utilizat în mod curent pentru desemnarea statelor care dispun de o puternică flotă militară. A pune însă semenul egalității între cele două noțiuni - putere maritimă = marină militară - înseamnă a comite o eroare. Puterea maritimă are un conținut mult mai cuprinzător.

Amiralul american Mahan, într-o serie de lucrări apărute la începutul acestui secol, consideră că Puterea maritimă cuprind flota comercială, teritoriile de peste mări (coloniile) și mijloacele de luptă pentru apărarea acestora și se evaluatează după criteriile poziției geografice, teritoriului și populației țării, conștiinței marinărești, a naturii și politiciei navale a guvernărilor.

Declanșând, prin aceasta, inspirația teoreticienilor navași, au adus contribuții mai mult sau mai puțin originale la definirea conceptului amiralului francez Pierre Lacoste, care a introdus "criteriile de evaluare" cu grupe de facturi geografici, economici, politici, amiralul american Geofray Till, contraamiralul italian Guido Conti, amiralul rus Gorseov, ca să enumerez doar pe cel mai semnificativ.

Trecerea în revistă a principalelor idei referitoare la Conceptul de putere maritimă mijloacește câteva observații interesante: în primul rând, că marina civilă a unei țări reprezintă întâiul și cel mai important element component; apoi, că aceasta este favorizată de factori precum poziția geografică, aria suprafeței și posibilitatea de ieșire la mare ale țării; urmează, cu necesitate, construirea comunicațiilor maritime și asigurarea acestora cu forțe și

mijloace de apărare, de către cel de-al doilea element component - marina militară.

Apare ca inexplicabilă, în evoluția conceptului de putere maritimă, puținătatea referințelor la oameni, la profesioniștii mării. Considerăm că ofițerii de marină, civili și militari și inginerii navalniști, adică profesioniștii care asigură funcționalitatea navelor comerciale, eficiența forțelor maritime militare și eficiența logisticii navale reprezintă elementul component de fundație al puterii maritime. Mai multi, considerăm că "sursa" profesioniștilor mării - învățământul de marină reprezintă cel de-al treilea factor al puterii marinei a unei țări. De asemenea raliindu-ne ideii conform căreia conștiința marinărească reprezintă un izvor al politiciei navale și liantul principalelor componente - flotele de transport, pescuit și flota maritimă militară, considerăm absolut necesar ca ofițerii marinei civile și inginerii navalniști să fie formați ca ofițeri de rezervă pentru marina militară. Si mai multi, o conștiință marinărească veritabilă, națională, trebuie să conducă la un învățământ de marină unitar - ofițerii pentru marina civilă urmând a fi formați în aceeași instituție cu cei ai marinei militare.

Sugerați teoreticienilor navași să considere vele: țările de putere maritimă ale unei țări demne de luate în seamă, abia atunci când aceasta are un învățământ de marină recunoscut.

Cu aceste considerații, apreciem că PUTEREA MARITIMĂ a unei țări reprezintă COMPLEXUL DE POLITICI, DEMIJLOACEȘI FORȚE UTILIZATE DE STAT PENTRU EXERCITAREA

DREPTURILOR ÎN EXPLOATAREA OCEANULUI PLANETAR, ÎN SENSUL OBTINERII TUTUROR FOLOASELOR POSIBILE, testate prin convențiile internaționale la care este parte.

Considerăm de asemenea, că se impune o graduire a noțiunii astfel:

- un stat fără flotă comercială are o putere maritimă incompletă;

- statul care, pe lângă flotele comerciale și militare, are și o flotă de pescuit expeditionar, posedă o putere maritimă satisfăcătoare;

- statul care, pe lângă marina civilă și marina militară, dispune de o logistică navală completă, poate fi considerat ca posesor al unei puteri maritime depline;

- statul care, pe lângă posibilitățile de exploatare și explorare a oceanului planetar, mai dispune și de un învățământ de marină valoros, destinat formării tuturor cadrelor necesare, poate fi considerat ca având o putere maritimă superioară.

Aceste considerații, precum și altele ușor de intuit, conduc la afirmația axiomatică: ROMÂNIA ESTE POSESOAREA UNEI PUTERI MARITIME SUPERIOARE, având drept componente fundamentale MARINA CIVILĂ și MARINA MILITARĂ, iar ca a treia sursă (factor) ÎNVĂȚĂMÂNTUL DE MARINĂ.

**Comandor ing.
Traian MOȘOIU
Comandor
Ioan DAMASCHIN**



TRECEREA NISTRULUI - 1941. O DECIZIE CONTROVERSATĂ

Dupa cum bine se știe, participarea armatei române la luptele de dincolo de Nistru a suscitat, în epoca, dar și acum, la cinci decenii de la încheierea celui de-al doilea război mondial, abordări caracterizate de spirit polemic, determinate, în principal, de percepția acestui important moment al campaniei din est din unghiuri de vedere diferite. Problema centrală care s-a pus întotdeauna a fost dacă această acțiune a servit sau nu interesului național.

Un răspuns documentat îl dau doi distinși istorici, dr. Florin Constantiniu - cercetător principal la Institutul Național "Nicolae Iorga" și lt. col. Ilie Schipor - directorul Muzeului Militar Național, în lucrarea "Trecerea Nistrului - 1941. O decizie controversată".

Referitor la mult discutata trecere a Nistrului s-au confruntat de-a lungul timpului două poziții: una susținută de mareșal și anume că orice armată, într-un conflict major, acționează după legile războiului care impun o luptă continuă și dura până la neutralizarea sau anihilarea adversarului și cealaltă opinie potrivit căreia, realizându-și obiectivul național, armata română trebuie să se opreasca la Nistru.

Autorii, în spiritul obiectivității, remarcă: "Mareșalul a misat pe victoria Germaniei și nu a înțeles că intrarea S.U.A. în război a dat o nouă dimensiune confrontării", iar despre liderii opoziției: "Maniu și Brătianu, au crezut

că mariile democrații occidentale erau sincer atașate principiilor generoase ale Chartei Atlanticului și nu vor permite, aşadar, aservirea ţării lor de către colosul sovietic".

Derularea ulterioară a evenimentelor a demonstrat că ambele strategii au fost greșite, ceea ce nu a pus însă la îndoială buna intenție a protagonistilor, după cum se afirmă în lucrare: "Dincolo de aceste erori de evaluare, trebuie spus, în chipul cel mai răspicat, că exponentii ambelor orientări din 1941-1944 - intocmai ca și înaintasii lor din 1914-1916 - au fost călăuziti în acțiunile lor de un patriotism desăvârșit, că, și unii, și alții au vrut resurrecția României Mari și că nici unul nu a slujit alte interese decât cele naționale".

Structurată pe șapte capitolde carte face apel la foarte multe documente dând posibilitatea cititorului să-și formuleze opinii proprii față de controversata decizie, deoarece așa cum declară și autorii: "Intenția noastră nu a fost nici apologia, nici condamnarea culiva, ci numai explicarea faptelor".

*Locotenent-colonel
Leonida MOISE*

Note de lector

"ZODIA ALBASTRĂ A IUBIRII"

Învingând obosităre piedică, poeta constanteană Hortensia Teodorescu vine îărși la întâlnirea cu publicul cititor, oferindu-i o nouă carte, cea de a opta, inspirat intitulată "ZODIA ALBASTRĂ A IUBIRII".

Atât titlul cât și pledoaria poetică sunt trimiteri la nemărginirea mărilor, vremenele refuzuri spre zodia senină a dragostei. Încercarea de atingere a albastrului încă imperfect, în lipsa căreia viața n-ar avea o parte din dialectica ei întrinsecă. Albastrul - o stare înspre care nici se sugerează să tindem, un sujîc ce are în zbuciumul mărilor condiția pentru coperierea înțelegerii. O lume care începe cu anii copilăriei, petrecuți în tărâmul de legendă al Dunării și bălăilor Bugeacului și având drept borne ale hotarului înțelepciunii ritualul scaderii păinii din cupor și zurgălăii sănilor Crăciunului.

Poeziile Hortensiei Teodorescu sunt un imn dedicat nemărginirii apelor sărse chiar cu o "patimă a mării", oferindu-ne o zi fără sfârșit în care lumea ce ne înconjoară depășește condiția Imperfectului. Înflorind... "poeme înnoibile ce albastru". Ne întâlnim cu natura marină, privim, "cu ochiul mării", ne spovedim duhovnicului care freamătă și suntem parte a fluxului și refluxului de împliniri și înfrângeri ale vieții. Si toate acestea în prezența codrului dobragean, cu dealurile ce visează înaltul unui soare care, doar astăzi, are calecări spre albastru și, mai ales, cu lanurile de grâu clobite ori zădăluite de mocii în floare, fără de care marea nu ar mai avea nici măcar sansa să bândească după încărcătura zodicală a albastrului.

Lectura cărții poate fi și o provocare prin paradoxurile pe care le lasă bănuite: obsesia formei și o anume revoltă estetică. Din compromisul cu moda zilei rezultă un rafinament care nu începe în nici un alt tipar. Modernă fără să abandoneze muzicalitatea, tradițională fără a păstra canoanele formelor fixe ori ale rimei. O lectură care măngâie sufletul, rotundă precum trecerea senină a timpului.

Remarcabilă este limpezimea cu care sunt transmise sentimentele unei naturi feminine explicit senzuale și încreștinăriile care le însoțesc. Cărările psihologice sunt uneori părăsite, simțindu-se o ușoară adiere a condiției morale, mai frecventă în proza autoarei. Femeia este privită și în ipostaza de mamă cu zbuciumările și responsabilitățile materne. Aici scrierea capătă o încărcătură implicită, aproape misterioasă, care, prin sens și acuratețe, refuză clișeele, zborul jos al plătitudinii. Trăirea plenar intelectuală intensifică sentimentele și nu invers cum se întâmplă la unii autori moderni, oferind probe de autentic talent și de optimism robust.

Deși un vers mă contrazice: "Vine o toamnă când nu mai vrei să visezi". Este momentul de neadevăr al poetei. Pentru că nu vo-lă înțelege să viseze. Stă mărturie imposibilă despărțirea de hergheliile albastrului care-i cutreieră opera în răzvrătiri marine, ori în unduirea inimii în floare. O toamnă a nevisărilor pentru domnie și ar fi egală cu încercarea de a "interzice verbelor limbii române de a se conjuga la timpul viitor".

Sălănd cu respect apariția noii cărți a Hortensiei Teodorescu, "doamna poeziei mării" cum inspirată a numit-o prof. dr. Eugen Mirea mă alătur bucuriei cu care publicul a primit volumul recent lansat, socotind faptul ca fiind un veritabil eveniment cultural.

Tudor COSTACHE

AFORISME PARADOXALE

Sunt cărti care, odată citite, te îndeamnă să le recitești, să le ai la indemână și să apelezi la ele, aflând în anume situații - soluția, chiar și numai imaginată.

O astfel de carte este cea care adună peste 2.000 de "Paradoxuri", scrise de-a lungul anilor, "pe agende, ziare, bilete de tramvai, cutii de chibrituri și, mai ales, pe cărți" de către domnul profesor Gheorghe Dumitrescu.

Cu generozitatea și sinceritatea - dezarmante - ce-l caracterizează, Domnul Profesor permite tuturor celor care îl ascultă îndemnul, "Citiți-ne azi, mâine vom

fi aforisme", să-i privească radiografia sufletului.

Pentru toți cei care îl cunoaștem și prețuim de decenii - când vor fi trecut? - nu este surprizătoare această fațetă a unui intelectual complex - profesor, istoric, publicist - aceea de fin observator: ușor caustic, ușor ilar, dar cu gust de migdale amare în multe pilule. Așa e viața...

Îi aflăm profilul autopersiflant: "Am 1,68m și 113 kg. Mi-ar fi părut bine să mă fi pictat El Greco", "M-am făcut doctor în istorie ca să mă leculesc de ea" (incurabil n.n.); "Profesiunea mea este Dobrogea" s.a. Cartea are un singur personaj - autorul, dar în ea fiecare cititor își află cel puțin o valență, iar unii chiar amintiri. Si aşa ne poartă cu gândul la anii dinainte de '89, când,

nebântuiji de patimi, adunați la o masă prilejuită de "Pontica" - (ele) toamnelor noastre tomitane ne delectam în dueluri verbale ori scrise pe servetele și unul dintre protagonisti era, cum îi spun prietenii (câți mai aveți astăzi, Domnule Profesor?) Gigi Dumitrescu.

În încheiere, redăm de pe coperta "Paradoxuri (lor) lirice" reflecția autorului: "Nu știu dacă veți căștiga ceva citind această carte, dar în mod sigur, veți pierde dacă n-o frunzăriți măcar."

S-au mai întâmplat cazuri în care hârtia, nemuștită, s-a scuturat de plumb și a redevenit copac".

MARIANA LUPU

Note de lector • Note de lector

Un nou scriitor militar - VASILE MIZDREA "NOAPTEA COCORILOR ALBI"

Cadrul și timpul: decorul exotic al băltilor și lagunelor marine, al dealurilor din sudul Dobrogei, lămpurile noastre, oamenii ai zilelor noastre.

Personaje centrale: grăniceri, ofițeri și ostași, mereu în acțiune pe "fâșie" sau pe luciu apelor, în continuă colaborare cu oamenii locurilor - bătrâni pescari, fete frumoase, copii, medici sau primari - gazele generoase la vreme vitregă, dar și contrabandisti "răi", tipuri malefice, care încalcă legea, ajungând până la crimă.

Povestire fluindă a unor frumoase idile, fesute de viață, între oamenii frumătorilor și fetele de la graniță, puternice și curajoase, care iubesc cu patimă - tătăraica Zeina, Lilicea Serbănescu, Nadina - rămân în memoria afectivă a cititorului mult timp, pentru curajul și dăruirea lor, pentru frumusețea fizică și morală.

Figurile tinerelor ofițeri și ostași, care cunosc ca-n palmă toate cotloanele băltilor, sunt emblematice pentru această nobilă armă, pentru crezul lor de o viață - apărarea locului de unde "începe dragostea de țară" (Constantin Avram). Bun cunosător al riei oamenilor și al locurilor pe care le evocă, Vasile Mizdrea știe să construiască, să dozeze acțiunea, armonizând scenele "lări" cu frumoase pagini de dragoste, narativitatea desfășurându-se alert, cu într-un scenariu cinematografic, în care vedem aievea până și cularile anotimpurilor.

Un lexic bogat, adecvat povestirilor, oamenilor, locurilor, caracterelor și sentimentelor trăite, dovedește inclinația autorului spre autenticitate, virtuozitatea în mânăuirea metaforei, talentului indiscutabil al prozatorului - poet.

Crescut (ca mulți alți scriitori - ofițeri) în laboratorul de creație care este Cenacul "MIHAIL SADOVEANU" de la Cercul Militar Constanța, locotenent-colonelul VASILE MIZDREA - cunoscut de prieteni ca poet și gazetar - ne face o mare surpriză cu volumul "NOAPTEA COCORILOR ALBI" - adevarată revelație în proză (scurtă!) contemporană!

Volumul, care cuprinde povestirile "NOAPTEA COCORILOR ALBI", "SUB APE", "UN D R U M SCUFUNDAT", "FEMEIA DE VIȘIN" și "NADINA", a apărut la Editura Militară (octombrie '95), având ca redactor de carte pe FIRITĂ CARP, autor al unei frumoase coperte pe ILIE STAN, cu o avizată prefată ("De la metaforă la destin") semnată de Vasile Moldovan (un alt ofițer - gazetar, poet, scriitor).

Bun venit, Vasile Mizdrea, în bibliotecile noastre de sus!



Profesor
Geo VLAD

Este cunoscut că, dezvoltarea și susținerea unei economii depinde de un export bine orientat.

Având în vedere că, în prezent, economia României este caracterizată prin inegalități, o oarecare stagnare, de o lipsă de capital și valută străină, un curs neconvertibil, inflație, industrie slab eficientă, birocrație, o lipsă de experiență pe piețile internaționale, datorii externe, o zonă liberă poate înălțătură (local, în primul rând), o parte din toate aceste dificultăți.

Zona liberă reprezintă cea mai completă formă a regimurilor vamale suspensive, constituindu-se într-un perimetru bine delimitat din teritoriul național, prin frontiere naturale sau artificiale, în puncte importante de tranzit al mărfurilor de import - export în interiorul căreia se pot desfășura activități complexe, atât comerciale cât și de prelucrare, stimulante de acceșul mărfurilor în sistem liberalizat, pe baza unor reglementări precizate prin legi și acte normative.

O zonă liberă, deci, se constituie într-o enclavă în teritoriul vamal al unui stat. Acest statut al unor astfel de zone, le conferă elementul de atracție pentru diverse societăți comerciale, atât din țară cât și din străinătate, în vederea desfacerii de mărfuri.

Zonele libere percep, în măsură foarte mică, căderile sociale și economice pe timpul tranzitiei, de la o economie protejată la o economie competitivă, cu orientare externă.

Accesul liber al mărfurilor în zonă, secundat de regimul liberalizat al impozitelor asupra profiturilor realizate (în zonă), reprezintă premisele favorabile atragerii de capital străin în zonă. Precizăm însă că, pentru asigurarea succesului, pe lângă facilitățile acordate zonei libere, trebuie să existe condiții avantajoase combinării capitalului cu celalți factori de producție (forță de muncă, materii prime), precum și o infrastructură corespunzătoare.

Experiența mondială de până acum a dovedit că, un element care frânează dezvoltarea acestor zone, este deplasarea exagerată a profitului lor spre activitatea de depozitare, în defavoarea activităților de prelucrare industrială, orientate spre export.

Supravețuirea lor necesită ca, pe baza avantajelor initiale oferite, să se orienteze cu consecvență spre dezvoltarea activităților de prelucrare pentru export.

În consecință, apar trei caracteristici determinante ale zonelor libere care își aduc aportul la nivelul de bunăstare națională: efectul enclavei, efectul investițiilor străine și efectul industrializării orientate spre export.

Prin Legea nr.84/1992 s-a stabilit

că, regimul de zonă liberă se poate institui în scopul promovării schimburilor internaționale și atragerii de capital străin pentru introducerea tehnologiilor noi, precum și pentru sporirea posibilităților de folosire a resurselor economiei naționale.

Factorilor angrenați în promovarea și dezvoltarea zonelor libere le revine sarcina de a transpușe aceste scopuri în practică, stabilindu-se următoarele obiective principale:

- atragerea de capital și investitori străini;
- creșterea volumului exportului românesc;
- valorificarea potențialului uman și absorbiția șomajului prin deschiderea de noi locuri de muncă;
- introducerea de tehnologii noi, respectiv reducerea decalajului tehnologic dintre economia românească și economia țărilor dezvoltate;
- atragerea producătorilor de mărfuri deficitare pe piața mondială;
- valorificarea potențialului autohton, tehnic și material pentru realizarea de obiective de construcții;

ZONELE LIBERE

o formă a promovării constructive a exportului

- amortizarea investițiilor efectuate de către stat în infrastructura zonei libere și acoperirea cheltuielilor de administrare și exploatare a acesteia;

- valorificarea potențialului geografic al amplasamentului zonei libere și încadrarea armonicașă a acesteia, din punct de vedere funcțional, în ansamblul regiunii;

- asigurarea unui impact favorabil asupra economiei naționale și regionale;

- rentabilizarea activității unor agenți economici cu importanță pentru economia națională sau alte avantaje pentru statul român.

În ceea ce privește Zona Liberă Constanța Sud, aceasta a fost înființată prin H.G. nr.410/1993, inclusiv Regia Autonomă "Administrația Zonei Libere Constanța Sud". Această zonă beneficiază de existența infrastructurilor de transporturi (maritime, fluviale, căi feroviare și rutiere) care asigură legătura cu diverse surse de aprovizionare și piețe de desfacere din Europa centrală, Bazinul Mediteranean, Orientul Apropiat și

Mijlociu. Pe lângă perimetrele instituite prin acest act normativ, Regimul de zonă liberă se va putea extinde și pe celelalte teritorii existente în Portul Constanța Sud, finalizate sau în curs de realizare, practic, întreg teritoriul căștișat sau ce urmează să fie căștișat din mare prin lucrări hidrotehnice. De asemenea, se arc în vedere desfășurarea activităților de zonă liberă și pe teritoriul adjacente limitei de vest a incintei portuare.

Actualmente, în Incinta nr.1 se desfășoară activități de depozitare, utilizatorii fiind antrenați pentru a investi în realizarea suprastructurilor și racordurilor de utilități, iar în Incinta nr.2 se prevede dezvoltarea activităților industriale și de producție. Menționăm că, în urma licitației organizate în luna august 1995 au fost încheiate contracte de concesiune, de depozitare, eliberate licențe de lucru, precum și alte feluri de contracte menite să contribuie la dezvoltarea acestei zone.

În cadrul direcțiilor strategice de dezvoltare a zonelor libere sunt prevăzute acțiuni pe termen scurt, mediu și lung.

În cadrul acțiunilor pe termen scurt, vom menționa rezervarea unor noi suprafete de teren prin Hotărâri ale Guvernului, identificarea și selectarea de oferte privind desfășurarea activității atragerii capitalului pentru finanțarea investițiilor, atragerea activităților de producție, solicitarea de sprijin financiar de la țările dezvoltate, participarea la târguri, simpozioane și conferințe internaționale, includerea în programe de asistență tehnică nerambursabilă etc.

Referitor la acțiunile pe termen mediu, ele prevăd analiza temeinică a schemei de organizare, studii privind rezultatele obținute până în prezent și întocmirea de programe de lucru pentru dezvoltarea zonei.

În sfârșit, în cadrul acțiunilor pe termen lung, se înscriu propunerile făcute pentru perfectionarea cadrului legislativ, elaborarea unor studii de oportunitate, crearea de facilități în vederea specializării zonelor libere, cooperării economice internaționale, precum și participarea la târguri, simpozioane și conferințe internaționale.

În final, conchidem că, deoarece promovarea și dezvoltarea zonelor libere generează efecte favorabile asupra economiei țării, ea impune să fie tratată ca obiectiv de interes național.

**Consilier juridic,
Ioan PASAT**
**R.A. "Administrația Zonei Libere
Constanța Sud"**

MARINAREASCĂ

ORIZONTAL: 1) Înalțul Comandament al Marinei Militare. 2) Sinistru maritim grav constând în pierderea navei prin scufundare, sau prin punere pe uscat. 3) Sigla pentru "Comisia Internațională a Dunării". - Metru cub. - Cârmaciul Gherasim și bucătarul Ismail de pe "Speranta" din romanul "Toate pânzale sus". 4) Scheletul navei pe care se montează Bordajul (Pielea navel). - Pe Iza și pe Mara. 5) Port în final. - Aranjarea încărcătura pentru o căt mai bună stabilitate a navei. 6) Pacalit (fig.). - Pământ și apă. - Pește plăt apreciat în India pentru carne sa gustoasă. 7) Ancorate la urmări. - Încăpătănată, potrivnică (pop.). - Maluri de apel. 8) Localitate în Canada. - de învergare. 9) A lesi la liman (fig.). - Prelungire protoplasmatică mobilă. 10) A cunoaște. - Reconfortant. 11) Specialist în reglarea busoelor de pe nave.

VERTICAL: 1) Platformă inclinată pentru asigurarea staționării navelor. 2) Vechea denumire a velerilor mari de pe corabie. - Insulă în Mediterana. 3) Trădător. - Ued în Siria. 4) Corzile Arfei. - Ratare pe centru. - Component al leșului pe corabie. 5) Se ocupă de funcționarea armamentului pe navă (pl.). 6) Cornier la imbinarea secolului cu prima filă de tablă a punctii. - Ten. 7) În ligă! - Cadru de ramă! Esapamentul vasului. 8) Dumitale. - Lopată scurtă pentru vâslit. 9) Crucisator devenit celebru în 1917, ancorat pe Neva - Lemn rotunjit la cap (Transilv.). 10) Prima vorbă. - Tăr. - La intrare în Corabial. 11) Crucisator cu care a fost dotată Flota Română la 5 Noiembrie 1888.

DICTIONAR: CIO, PAMB, BIRR, ESO, BUTM, OLIT.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
										*
							*	*		
									*	
									*	
										*

IULIA TUDOR

Rebus Club "Delfinul"

Constanța

MIL-TO-MIL**SALVAREA VIEȚII UMANE PE MARE - UN EFICIENT DIALOG MILITAR TRANSATLANTIC**

În perioada 26 noiembrie - 3 decembrie 1995, un grup de 5 ofițeri din marina și aviația militară, condus de comandorul Petru Șomfelean, comandantul Brigăzii de Submarine și

Scafandri, a efectuat o vizită de documentare în S.U.A. pe probleme referitoare la căutarea și salvarea vieții pe mare. Acest schimb de experiență a fost ocasionat de vizita efectuată în luna noiembrie 1995 de o delegație americană din Escadrul 1 Elicoptere din Jacksonville - Florida la Centrul de Scafandri din Constanța.

Pe parcursul vizitei, care a reprezentat de altfel și prima întâlnire dintre o delegație militară română și reprezentanții Pazei de Coastă a S.U.A., oaspeții români au făcut un prim popas la cartierul general al Coast Guard din Washington D.C. În cadrul întâlnirii cu Gerard P. Yoest, director cu afacerile internaționale în staff-ul instituției mai sus menționate, le-au fost prezentate misiunile și orga nizate și acesteia și în special problemele legate de salvarea vieții umane pe mare.

Un alt obiectiv im-

portant al vizitei l-a constituit Centrul de Instrucție al Pazei de Coastă din Yorktown, unde comandanții Gregory H. Magee, comandanțul instituției și Pat Dietrich au prezentat preocupările și misiunile unității pe care o comandă, respectiv organizarea și funcționarea Școlii Naționale de Salvare, componentă de bază a centrului amintit.

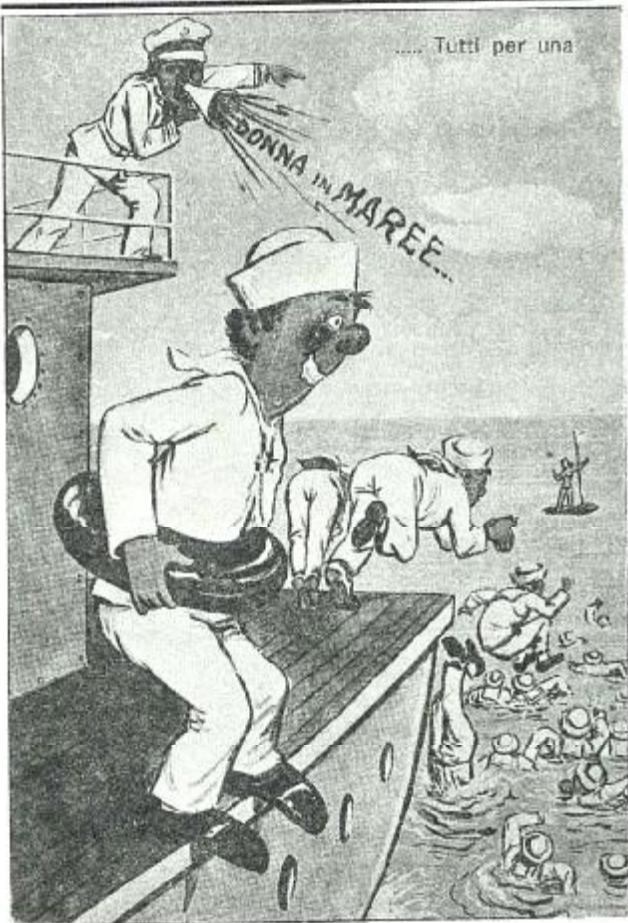
La Jacksonville marinarii români au fost oaspeți Escadrului 1 Elicoptere. Cu acest prilej, locotenent-comandanțul Alan Lambert a evidențiat modul de pregătire a pilotilor pentru misiuni de salvare, obiectivele și sistemul de organizare a Școlii înătătorilor de salvare, caracteristicile și performanțele simulatorului de zbor Paul Nelson.

La bordul navei "TAYLOR" (FFG-50), comandorul Gregory Cornish a detaliat modul de acțiune a înătătorilor de salvare ambarcați pe timpul unei misiuni de salvare precum și calitățile echipamentelor și tehnicii din dotare.

Pe tot parcursul vizitei, reprezentanții armatei române au beneficiat de sprijinul nemijlocit al comandanțului Keith G. Johnson, reprezentantul Pazei de Coastă a S.U.A. în cadrul Programului "MIL-TO-MIL".

Nășinduine, aceste valoroase schimburile de experiență vor deschide noi perspective colaborării fructuoase dintre Marina Militară Română și U.S. Navy pe linia căutării și salvării vieții umane pe mare.

Căpitan-comandor
Stefan GEORGESCU



Salvare în stil italian ...

Pref 500 Lei

