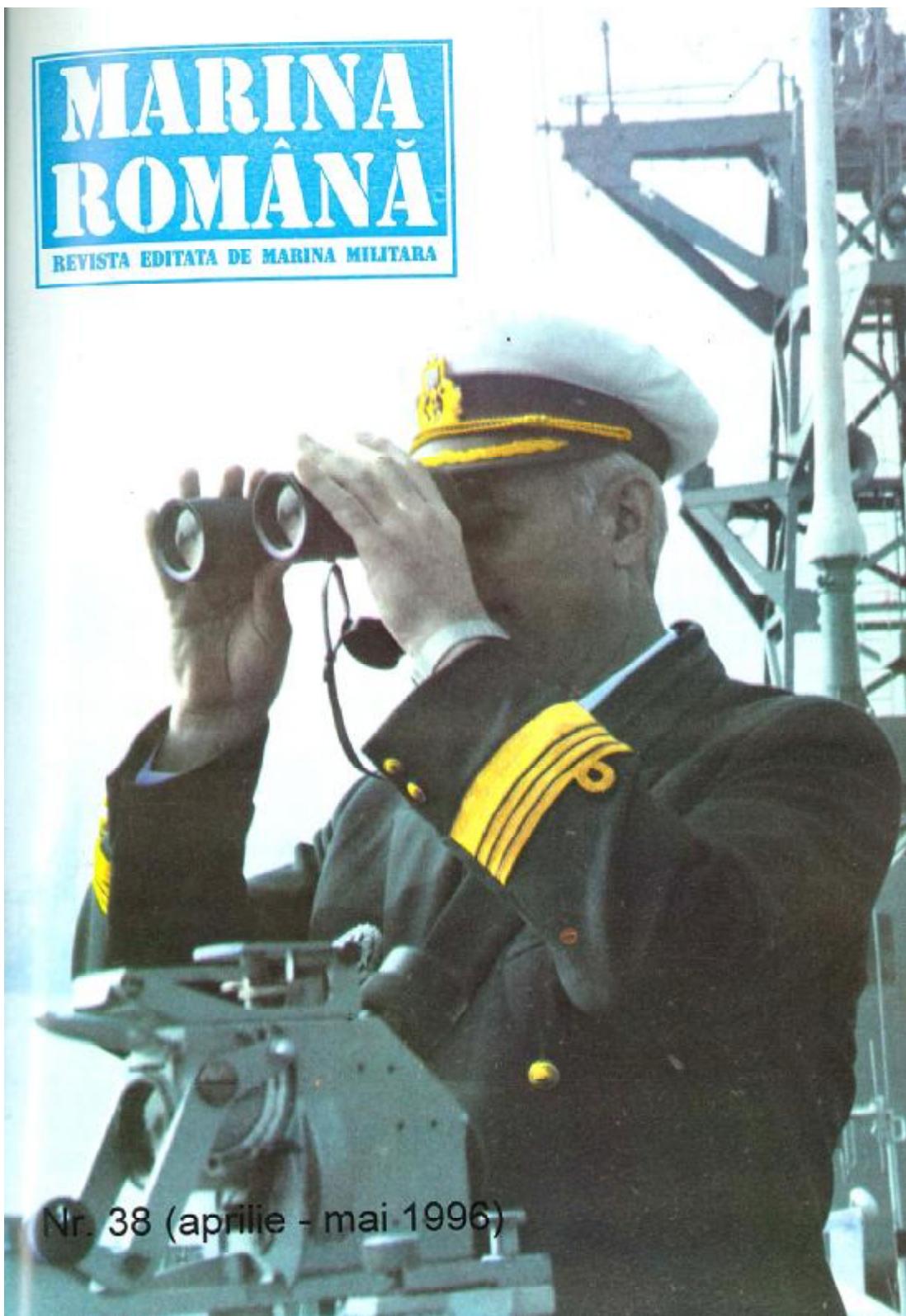


MARINA ROMÂNĂ

REVISTA EDITATA DE MARINA MILITARA



Nr. 38 (aprilie - mai 1996)

Din SUMAR:



• MAREA NOASTRĂ CEA DE TOATE ZILELE

Alarmă! Nu este un exercițiu! pag. 5

Navă de gardă pag. 6

• PERIPLUL NAVEI „MIDIA” ÎN JURUL EUROPEI pag. 9

• PARTENERIAT PENTRU PACE pag. 11

• CENTENAR „MIHAIL DRĂGHICESCU” pag. 15

• NAVIGATORI ÎN LABIRINTUL CUNOAȘTERII pag. 16

• CATARGE LA ORIZONT pag. 18

• TRADIȚII MARINAREȘTI pag. 21

• NOUTĂȚI EDITORIALE pag. 22

Revista **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 difuzată de **RODIPET**.

Coperta I: Pe puntea de comandă a distrugătorului „MĂRĂŞEŞTI” - comandorul Dumitru PREDA.

Coperta IV: Moment solemn la bordul monitorului „MIHAIL KOGĂLNICEANU” - înmânarea pavilionului navei.

COLEGIUL DE REDACȚIE:

Redactor șef:

Comandor Ioan DAMASCHIN,
Secretar general de redacție:

Lt.col. Costin CONSTANDACHE,
Redactor:

Căpitan Costel SUSANU.

Corector: Floare BRÂNZĂ,

Dactilografiere: CÂRCEANU Rodica,

Fotoreporter: Valentina CIUCU.

Culegere text realizată la

Centrul de Calcul al

Marinei Militare

Operator calcul:

Ana RUSU

Redacția:

Cercul Militar Constanța

Str. Traian nr. 29

Telefon: 61.81.27,

61.57.00/238

Tiparul executat la S.C.

POLIGRAF S.A.

Constanța

Str. I.C. Brătianu nr. 5

Tel.: 66.57.10

Fax: 66.42.02

Tehnoredactare
computerizată:

Valentina MAZILU



SALVAREA VIETII UMANE PE MARE

- con vorbire cu domnul comandor PETRE ȘOMFELEAN - comandantul Brigăzii de Scafandri și submarine.

Profesiunea de marină, a călătorilor pe apă, în general, este pe cît de fascinantă pe atât de plină de riscuri. Riscuri care, nici pe departe nu constituie un motiv de descurajare, din potrivă, reprezentă o provocare pentru spiritul de competiție al omului, cu sine însuși și cu natura. Miza, învingerea tuturor obstacolelor pe care le incumbă navigația și supraviețuirea în situații limită. Iar aceste situații limită sunt determinate, în principal, de stihile naturii dezlaștuite, incendii la bord, naufragiul prin punerea navei (ambarcațiunii) pe uscat sau stânci submarine.

Omul a învățat să stăpânească aceste fenomene, dar există situații când forța unui om sau a unui echipaj nu este suficientă, astfel că este necesară intervenția altor temerari, care nu pregetă să-și pună la rândul lor viața în pericol.

Tocmai un astfel de subiect incitant ne-a determinat să-l abordăm pe domnul comandor PETRE ȘOMFELEAN, comandantul Brigăzii de Scafandri și submarine.

- Domnule comandor, pentru început vă rugă să faceți câteva referiri la cadrul juridic privitor la Salvarea vieții pe mare.

- De-a lungul istoriei navigației pe mări și oceane una din principalele preocupări ale oamenilor mării și nu numai a lor a constituit-o navigația în siguranță și ocrotirea vieții oamenilor pe mare. Dezvoltarea continuă a transporturilor navali a atrăs după sine creșterea riscurilor producării unor accidente și catastrofe datorată unor cauze multiple în care sunt puse în pericol viațile celor care se deplasează pe apă. Acest lucru a necesitat adoptarea unor convenții internaționale care să asigure securitatea vieții pe mare. Dintre acestea cea mai importantă este "Convenția internațională pentru siguranța vieții pe mare" ale cărei baze sunt puse încă din anul 1914 după producerea catastrofei navale de neegalat - scufundarea pachebotului "TITANIC". Ea a fost îmbunătățită succesiv, în anii 1929, 1948, 1960, 1974 și, cel mai recent, în 1990, aducându-i-se o serie de amendamente rezultate din concluziile unor mari catastrofe navale, cum ar fi: AMOCO CADIZ, HERALD OF FREE, ENTERPRISE, și multe altele.

Comandor Ioan DAMASCHIN

MIL-TO-MIL

În perioada 27 ianuarie - 03 februarie 1996, o delegație compusă din cinci ofițeri din Centrul de Scafandri și Centrul de Medicină Navală, condusă de comandor Petre Șomfelean, comandantul Brigăzii de Scafandri și Submarine, a efectuat un schimb de experiență la "Centrul naval de pregătire scafandri și salvare" din Panama City - Florida.

Schimbul de experiență s-a înscris în suita de activități similare desfășurate atât în S.U.A. cât și în România și a avut ca scopuri familiarizarea scafandrilor români cu tehniciile de scufundare ale Marinei Militare a S.U.A., precum și investigarea unor noi posibilități de cooperare în domeniul activității subacvatice.

Cu ocazia primirii delegației române de către comandantul centrului, comandor J. Herb a fost prezentată organizarea centrului, misiunile acestuia și modul de cooperare cu celelalte categorii de forțe armate în domeniul pregătirii scafandrilor. A fost vizitată Școala de formare și perfecționare a scafandrilor, Centrul de cercetări hiperbare, unitatea de testare a navelor pe pernă de aer pentru desantul maritim.

Membrii delegației au avut posibilitatea să cunoască modul în care se desfășoară pregătirea și perfecționarea scafandrilor, echipamentele și aparatură folosită de aceștia, baza materială pentru pregătire cât și cea pentru cercetare în domeniul hiperbarismului.

Schimbul de experiență s-a dovedit a fi benefic atât pentru partea română cât și pentru cea americană datorită similitudinilor privind activitatea în hiperbarism din cele două marine. Atât organizarea Centrului de Scafandri, cât și metodele, formele de pregătire, tehnologiile de scufundare, măsurile de asigurare medicală sunt asemănătoare, ceea ce ne asigură posibilitatea extinderii, în viitor a activităților de pregătire în comun precum și participarea scafandrilor români la acțiuni comune cu scafandri americani. Ar mai fi de menționat faptul că delegația română s-a bucurat de o atenție specială din partea conducerii Centrului de pregătire scafandri și salvare din S.U.A. ca urmare a recunoașterii de către scafandrii americanii a profesionalismului și rezultatelor obținute de scafandri români.

Continuare în pagina 4

urmare din pagina 3

Doresc să amintesc și alte convenții internaționale care se referă la siguranța navegației și, implicit, la protecția navigatorilor cum ar fi: "Convenția Internațională asupra liniei de încărcare" adoptată în 1966, intrată în vigoare în 1968 care limitează pescajul până la care poate fi încărcată o navă pentru a pluti în siguranță; "Convenția navelor de pasageri" adoptată în 1971, intrată în vigoare în 1974 care stabilește regulile ce trebuie să le îndeplinească navele de pasageri; "COLREG" adoptată în 1972, intrată în vigoare în 1977 și care stabilește regulile de drum și evitarea între nave. Practic această convenție a adoptat Regulamentul Internațional de prevenire a abordajelor pe mare. Alte regulamente sunt stabilite prin "Convenția organizației internaționale a sateliștilor marini" (INMARSAT) adoptată în 1976, intrată în vigoare în 1979, ce stabilește regulile de folosire în comunicațiile radio a sateliștilor INMARSAT; "Convenția pentru securitatea navelor de pescuit"; "Convenția maritimă pentru căutare și salvare".

Tcate acestea și încă multe altele au rolul de a asigura într-un fel sau altul securitatea celor ce-și desfășoară activitatea pe întinsul Ocean Planetary.

- Bineînțeles că aceste convenții sunt obligatorii pentru toate statele care aderă la ele. Recent ați condus o delegație militară în S.U.A., formată din ofițeri de marină și aviație pe tema salvării vietii umane pe mare. Ați avut astfel ocazia să "aruncați" o privire (într-un mod cât se poate de oficial) în grădina altora. Vă rog să expuneți câteva impresii.

- Față de cele relatate în numărul 1/1996 al revistei "MARINA ROMÂNĂ" referitor la această vizită aș adăuga faptul că salvarea vietii umane pe mare este atributul, în exclusivitate, al Pazei de Coastă a S.U.A., prin unitățile sale

specializate, navale și aeriene. Am avut ocazia să vizită Centrul de instruire al Pazei de Coastă din Yorktown, unde se desfășoară pregătirea pentru căutare și salvare. Aici funcționează Școala Navală de Salvare, care pregătește în principal șefii punctelor de salvare pentru cele 10 districte din subordinea Pazei de Coastă. Atât baza materială a pregătirii cât și programele după care se desfășoară sunt dintre cele mai moderne, asistate de computere, asigurând o foarte bună pregătire

sau în curs de a fi încheiate între Marina Militară, Aviația Militară și Departamentul Transporturilor prin Căpitănia Zonală Constanța, ne revin o serie de îndatoriri privind intervenția în cazul producerii unor accidente navale sau aeriene. Scafandrii din unitățile subordonate sunt pregătiți pentru a executa și astfel de misiuni.

Pentru intervenție avem în permanență pregătită o echipă de scafandri, în măsură ca în maximum 30 de minute de la primirea ordinului, să se ambarce pe o navă sau elicopter pentru a se deplasa la locul accidentului și a acorda ajutor celor aflați în pericol.

În situații mai complexe putem interveni cu scafandri specializați în executarea lucrărilor sub apă pentru astuparea unei găuri de apă care pun în pericol navele și implicit, viața celor aflați la bord.

- Aveți și câteva realizări?

- Doresc să precizez că misiunea Marinei Militare nu este accea de intervenție și salvare a navelor aflate în pericol. Pentru aceasta există un grup specializat în portul Constanța - Grupul de Intervenție și Salvare pe Mare, dar atunci când situația a impus, la solicitarea unor nave sau instituții civile, Marina Militară a intervenit cu nave, cameni și mijloace pentru salvarea unor nave aflate în pericol, pentru salvarea persoanelor aflate în situație critică, precum și pentru degajarea senașelor sau bazinelor portului de epave.

Astfel de acțiuni au fost numeroase de-a lungul timpului și nu cred că este cazul să facem o recapitulare a lor. Amintesc totuși câteva: stingerea incendiului de la bordul navei "VALEA ALBĂ"; scoaterea la suprafață de către scafandri și echipajul navei "EMIL RACOVITĂ", a remorcherului "ZIMBRUL 4" scufundat în acvatorul portului, la dana 36; intervențiile repetitive la platforme.

- Domnule comandor, vă mulțumesc în numele cititorilor revistei "MARINA ROMÂNĂ" pentru informațiile date.



Scafandri în acțiune

teoretică și practică a cursanților.

Vizita a constituit un foarte bun prilej de a ne familiariza cu modul în care se desfășoară această activitate în S.U.A. și a trage unele concluzii referitoare la modul în care putem să acționăm în zona noastră de responsabilitate.

- Cum este organizată la noi această activitate și cum acționează militarii din subordine în acest sens?

- Marea unitate de scafandri, prin specificul activităților ce le desfășoară și prin modul de pregătire se află "în linia întâi" în activitățile de intervenție pentru căutare și salvare.

Prin protocoalele încheiate

MAREA NOASTRĂ CEA DE TOATE ZILELE

RĂSPUNS "CALIFICAT" ÎN FAȚA NEPREVĂZUTULUI

ALARMĂ! NU ESTE UN EXERCIȚIU! ALARMĂ!

Să fii gata în orice moment să faci față neprevăzutului, să te pregătești astăzi, terennic, zi de zi, spre a-l întâmpina, iată una dintre axiomele ce definesc profesia de militar, în general, și de marină militară în special. Desigur, acesta este un fapt, teoretic, cunoscut de toată lumea, însă puțini dintre noi au trăit acea schimbare bruscă a "greutății specifice" a timpului, a secundelor și minutelor, teribila sa forță de impact asupra psihicului și fizicului uman, ce marchează frontiera dintre un fapt imaginar și realitatea imediată. Dintre o primejdie imaginată și o amenințare directă. Este un astfel de moment, pe care am avut ocazia să-l traversez împreună cu marinari - ofițeri, maștrii militari și soldați - unității de fregate, un "moment al adevărului" în care sub impactul primejdiei iminente, se relevă caracter și se notează gradul de profesionalism al oamenilor implicați. Se notează cu severul și tranșantul calificativ al realității: ești - sau nu - la înălțimea momentului!

Dar vom relata faptele și, cititorul, singur, va putea acorda un calificativ marinilor ce reprezintă eroul colectiv al scurtei noastre cronică.

Portul Constanța, dana militară, 14 februarie, ora 11.00. Ceață subțire amestecată cu o ploaie mărunță învăluie cele cinci nave ale unității de fregate, comandate de căpitan-comandor Ion Gagiu, nave ce constituie un redutabil "vârf de lance" al Marinei Militare Române. Echipajele sunt angrenate, la acea oră, într-un exercițiu de rutină. S-a dat alarmă de exercițiu, iar la bordul fregatei 260 "staff-ul" unității - se află la lucru rezolvând o situație tactică tocmai ordonată de eșalonul superior. Se lucrează metodic, cu promptitudinea și reflexele proprii unor profesioniști cu experiență, așa cum sunt comandanții unității și comandanții navelor, situația este

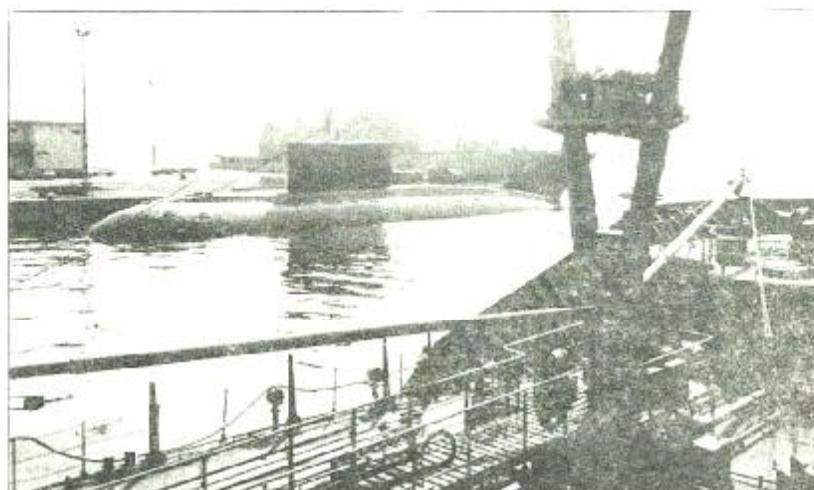
analizată și urmează să se ia hotărârea, funcție de specificul misiunii primite. Atmosfera este de lucru, iar "tensiunea" este normală, aceeași ca la atâtea și atâlea exerciții anterioare.

Ora 11.05. Locuitorul tehnic, locotenent-comandor Dan Popescu vine de pe comandă și raportează prompt: "Explozie și incendiu de mari proporții la instalația "Oil Terminal" din dana 76" (5-600 metri vis-

- ar echivală cu o adevărată catastrofă!

După primele 2-3 minute mișcarea precipitată de pe navă încețează. Oamenii și-au ocupat posturile și rapoartele încep să parvină rapid la comandă: "Gata pentru marș și luptă!"

Este o bătălie cu timpul și cu baremele exersate de-atâtea și de-atâtea ori. Este momentul ce relevă, atât de neașteptat, îndelungatele și



a-vis de navele noastre - n.r.). Un fluid nevăzut schimbă brusc atmosfera. Este acea teribilă secundă cu care debutează neprevăzutul. Este secunda ce schimbă ipotetică și teoretică primejdie cu amenințarea reală.

Comandanțul unității ordonă: "Alarmă! Nu este un exercițiu! Pregăti navele pentru marș și luptă!"

Ordinul, reluat prin difuzoarele navei, are rezonanță sinistrului. Comandanții participanți la exercițiu sunt de-acum pe navele lor. Ieșim pe comandă. În fața noastră, prin ceață subțire, o imensă coloană de flăcări și fum se ridică la zeci de metri înălțime. Nu se distinge clar dacă arde doar terminalul sau și o navă aflată la descărcare. Această ultimă alternativă - explozia unui petrolier

tenacele exerciții care fac ca navă și echipajul să devină un tot, un redutabil angrenaj în mâna comandanțului.

Dinspre terminal o imensă coloană de fum vine, ajutată de curenti, drept spre noi. Se ordonă "Prealarmă chimică!". Echipajul este pregătit să facă față, concomitent, și unui alt adversar de temut, "aliat" al oricărui incendiu de mari proporții - pericolul de intoxicare și asfixiere cu fum. Prin față noastră un mic tanăr petrolier, probabil de bunkeraj, fugă spre interiorul portului.

**Locotenent-colonel
Costin CONSTANDACHE**

MAREA NOASTRĂ CEA DE TOATE ZILELE

NAVĂ DE GARDĂ

După acest "periplu" în apele neprevăzutului, care a constituit subiectul reportajului publicat mai sus, sub titlu "Alarmă! nu este un exercițiu Alarmă!" să revenim la motivul inițial al vizitei noastre de documentare la unitatea de fregate. Tema pe care o propunem, stimării cititorii, este "Nava de gardă", intenția noastră fiind să relevăm un aspect din munca și viața echipajelor navelor Marinei Militare, mai puțin cunoscut publicului larg.

La bordul fregatelor inițiem o spontană "masă rotundă" la care participă, alături de comandantul unității, căpitan-comandor Ion Gagiu, comandanții de nave căpitan-comandor Gheorghe Ungureanu, ofițerul cu cele mai vechi state de serviciu în această funcție (opt ani la comanda fregatei 263), și locotenent-comandor Adrian Iordache, cel mai tânăr comandant al unității de fregate. Împreună, încercăm să schităm "portretul" unei nave de gardă și echipajului aflat în această ipostază, specific misiunii, servituitele sale, să rememorăm momente mai deosebite trăite de oamenii bordului în zilele și nopțile de gardă.

urmare din pagina 5

Ora 11.20. Toate cele cinci fregate au raportat comandantului unității: "Gata de marș și luptă!".

Este o adevărată performanță! S-au scurs de-abia 15 minute de la observarea exploziei și incendiului și complexul angrenaj al unității a funcționat "ca uns", cu precizie și promptitudine, fără ca primejdia reală să perturbe reflexele excelent formate ale echipajelor. În secunda următoare comandantul unității poate să-și dirijeze rapid navele acolo unde va hotărî. 15 minute - 900 de secunde - și grupul de nave e gata să facă față oricărei situații!...



Ca o "uvertură" la acest demers, căpitan-comandor Ion Gagiu ne propune o scurtă "incursiune" în sfera exactă, obiectivă, a statisticii. Sunt date și cifre care, în limbajul lor sec, dar relevant, dau o imagine clară a muncii desfășurate de echipajele fregatelor, de-a lungul unui an - 1995. Iată doar câteva dintre aceste repere ce delimitizează și definesc amplioarea eforturilor profesionale ale oamenilor unității: ieșiri în mare și servicii de navă de gardă - încărcătura maximă pe navă - 102 zile, minimă - 77 zile. Mile marine parcuse, în 1995, în cadrul ieșirilor în Marea Neagră sau în alte misiuni, înregistrate pe navă - 5.053 Mm,

maximum, 2.200 Mm, minimum. Ore de marș, desfășurate de fiecare navă în condiții meteo grele, pe mare de peste gradul cinci: maxima - 38,45 ore; minima - 27,30 ore.

În acest amplu și complex eveniment de acțiuni specifice, menite să asigure pregătirea de luptă a echipajelor și îndeplinirea misiunilor încredințate de eșalonul superior, se încadrează, ca o parte componentă, și serviciul de "navă de gardă".

Ziua sau noaptea, sub suflul înghețat al iernii sau în canicula



Dar iată că flăcările încep să scadă din înăltime. Cineva comentează răsuflând ușurat: "A fost doar terminalul și acum îl închid. Incendiul va fi localizat. Bine că nu a fost și un petrolier la descărcare. Ar fi fost o uriașă bombă!".

Ora 11.25. Încă un "punct" în favoarea profesionalismului și simțului datoriei ce animă oamenii de la fregate. Sosește și urcă rapid la bord comandantul titular al navei nr. 261, locotenent-comandor Ion Bărăițaruș, aflat în această perioadă la un curs de engleză la Academia Navală. Alertat telefonic, ofițerul a răspuns cu promptitudinea militarului de profesie, chemării datoriei sale.

Treptat, incendiul se estompează. Aveam să aflăm că aceasta se datoră eforturilor altor soldați și marinari, echipajelor celor două mașini de pompieri ai Administrației Port Constanța, Brigăzii de pompieri "Dobrogea" și Remorcherului "PESCARUȘ" care au acționat dinspre mare căci, după explozie și izbucnirea incendiului și pe lucul apel ardeau produse petroliere.

Cât privește echipajele fregatelor, ele s-au aflat în fața unei primejdii reale, a neprevăzutului, la înăltimea situației. Un test real ce dovedește că aceste echipaje sunt pregătite să răspundă, la fel de prompt, ORICĂROR SITUATII! DE ORICE NATURĂ!

MAREA NOASTRĂ CEA DE TOATE ZILELE



verii, în zilele de lucru, de repaus sau de sărbătoare, o navă din unitate și echipajul său stau de veghe, gata de acțiune.

Pe lângă misiunile specifice, această navă de gardă are, în spațiul maritim românesc, și alte misiuni ce depășesc cadrul strict militar, dar pe care, prin tradiție, Marina Militară le consideră o datorie de onoare.

Nava este pregătită, oricând, să răspundă, la ordin, solicitărilor privind îndeplinirea unor misiuni de intervenție, de căutare și salvare pe mare, să fie un sprijin prompt și de nădejde în perpetua confruntare cu marea, cu capricile sale, ce constituie riscul acceptat al nobilelor dar grelelor profesioni legate de universul maritim - navigația militară și comercială, activitățile portuare, munca la platformele de foraj maritim.

Așadar, dincolo de misiunile sale militare, nava de gardă răspunde și unui major comandament social, pe care l-am putea compara, cu riscul de a forța puțin nota în beneficiul informanților, cu cel al serviciului de urgență, într-un mare oraș sau într-un district al țării.

DE VEGHE ÎN "MAREA CRUDĂ"

Rememorăm, cu ajutorul gazdelor noastre, doar două dintre numeroasele intervenții salutare ale navelor militare de gardă în cadrul misiunilor de salvare a vieții pe mare ce se constituie, și ele, în tot atâtea răspunsuri ferme ale militarilor români, solicitați, în diferite situații limită de instituții și autorități civile. Ca întotdeauna la greu, apelul la Armata română, la Marina Militară, a avut și în aceste situații un răspuns afirmativ și prompt.

O astfel de situație limită s-a creat, în urmă cu patru ani, având ca subiect nava comercială românească "VALEA ALBĂ" de

12.000 tdw. La bordul navei aflată la 12 Mm travers de Mangalia, având o încărcătură de cherestea, a izbucnit un violent incendiu. La solicitarea autorităților civile, Statul Major al Marinei Militare a ordonat navelor de gardă și altor nave să intervină. Pe o ceată deasă, ce complica, firește, operațiunea de salvare - navele militare s-au orientat cu precizie sosind în scurt timp la locul sinistrului. Nava de gardă cu numărul de bordaj 274, o vedetă și nava "GRIGORE ANTIPA" au luptat timp de 8 ore cu incendiul. La sosirea navelor militare situația părea fără ieșire. Echipajul - cu excepția a 5 oameni - coborâse deja în bărci îndepărându-se de rugul plutitor. și este meritul marinarii militari care și-au onorat în cel mai înalt grad profesia, găsind și improvizând soluții tehnice adecvate situației. Incendiul a fost stins, oamenii și nava fiind salvate datorită priceperii și bravurii lor.

O altă intervenție a Marinei Militare pe care o reamintim aici a fost în toamna anului 1993, având un alt gen de obiectiv. De această dată "miza" bătăliei cu marea a fost viața unui om. Un ulcer perforat aduce acest om, de pe platforma "JUPITER", în pragul dintre viață și moarte. Doar o intervenție calificată, în sala de operații a unui spital, poate să-i ofere șansa de

supraviețuire. Dar el se află la aproape 80 Mm în largul mării. Este noapte, începe să fie ceată și intervenția elicopterelor este exclusă. Salvarea poate să vină dintr-o singură direcție - Marina Militară și una din navele sale rapide, la care conducerea "PETROMAR" apelează. Nava de gardă, cu numărul de bordaj 262 se lansează într-o adevărată bătălie cu timpul și condițiile meteo ce se înrăutățesc mereu. După nenumărate dificultăți, "262" preia bolnavul de la bordul navei "ZENIT" ce-i ieșe în întâmpinare. Pe o mare agitată, cu nedescrise greutăți, bolnavului i se face o perfuzie. Cursa pentru viață continuă și marinarii militari, riscându-și propria existență, înving marea și "bariera" de ceată ce face imposibilă intrarea în portul Constanța și reușesc să aducă la uscat bolnavul care este preluat imediat de mașina salvării.

Iată - în puține și sărace cuvinte - reamintirea doar două dintre intervențiile navelor de gardă, dar care, sperăm, pot fi edificatoare pentru cititorul ce va înțelege mai bine, rolul, rostul, riscul și munca, de atâtea ori anonimă, a marinarii militari gata să înfrunte nu numai un potențial atentat la integritatea spațiului nostru maritim ci și să intervină în alte situații limită în care adversar este eterna "mare crudă".



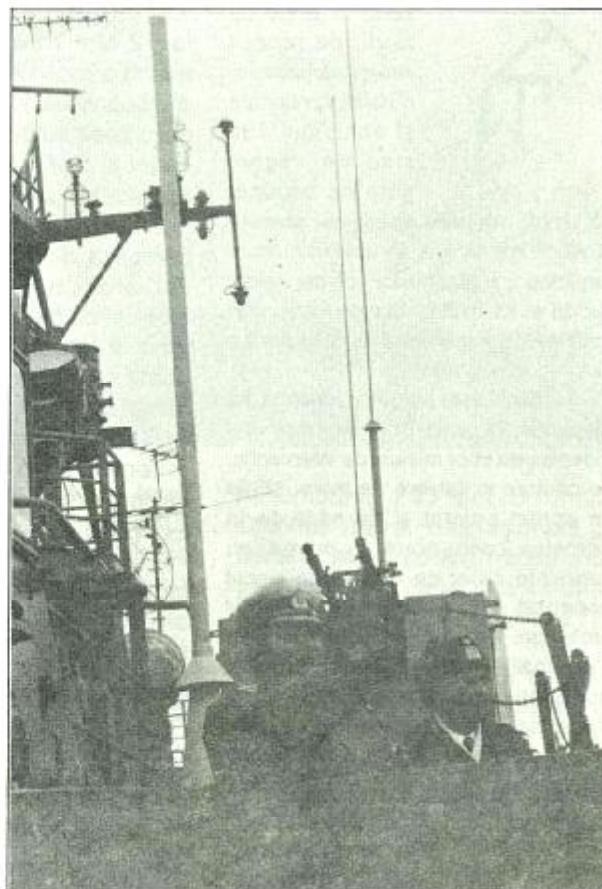
Pe puntea de comandă a fregatei 263

MAREA NOASTRĂ CEA DE TOATE ZILELE

SERVITUȚI, REALITĂȚI ȘI ... SPERANȚE

Dar să facem cunoștință, mai îndeaproape, cu un echipaj aflat în momentul documentării pe o navă de gardă. Este fregata 263 comandată, cum spuneam, de căpitan-comandor Gheorghe Ungureanu, "decanul de vârstă" în această funcție, în unitate. "În aceste zile și nopți de gardă - ne spune comandanțul - trebuie să stăm mereu cu atenția încordată și treză căci oricând poate sosi un ordin de intervenție, iar nava trebuie să fie imediat gata. Este mai ușor când asemenea ordin a venit. În mare, fiecare om din echipaj intră în rol, știe precis ce trebuie să facă, iar timpul se scurge fără să-l simți. Mai greu e să stai și să aștepți, cum s-ar zice, "cu arma la picior". Aștepți! În acest răstimp, poate, se verifică cel mai bine harul profesional al ofițerului, al comandanțului. Trebuie să armonizezi caractere, temperamente, moduri de a fi atât de diferite, proprii oamenilor echipajului. Fiecare are problemele lui, amplificate de această perioadă de tranziție socială. Când oamenii, raspunzând la una din servitușile meseriei noastre, trebuie să stea câteva zile la bord, toate aceste probleme personale - mai ales în orele lungi de veghe - îi stresează. Ofițerii sunt cei care, depășindu-și propriile lor probleme, trebuie să "dezamorseze" tensiunile, să aibă mereu un echipaj perfect, apt pentru îndeplinirea misiunilor. Și singura - după părerea mea - soluție este să reușești să creezi la bord, în rândul echipajului, o atmosferă de familie, de camaraderie. Fiecare să aibă sentimentul că omul de lângă el, sau superiorul, îi înțelege grijile, gândurile, și că, împreună, trebuie să ne împlinim datoria pe care profesia o impune. Pe 263 suntem și noi - îmi place să cred - o adevărată familie marinărească și am camarazi de bord pe care mă pot bizui - cum ar fi șeful mecanic, locotenent-comandor Romeo Bălan sau maștrii militari clasa I Cornel Pulpan, Eugen Crăciun, Gheorghe Neagu, maistrul militar clasa a II-a Nicolae Roșca, sau maistrul militar calsa a III-a Cristian Roșiu.

Împreună trebuie să răspundem cerințelor profesiei - și zilele de gardă constituie doar una - să ne luptăm nu numai cu stresul și sentimentul de frustrare al oamenilor - ah, de-ar fi doar asta! - ci, mai, ales, cu dificultăți de ordin material și tehnic. Toate derivate, bineînțeleș, de la "bugetul de austерitate" care este o



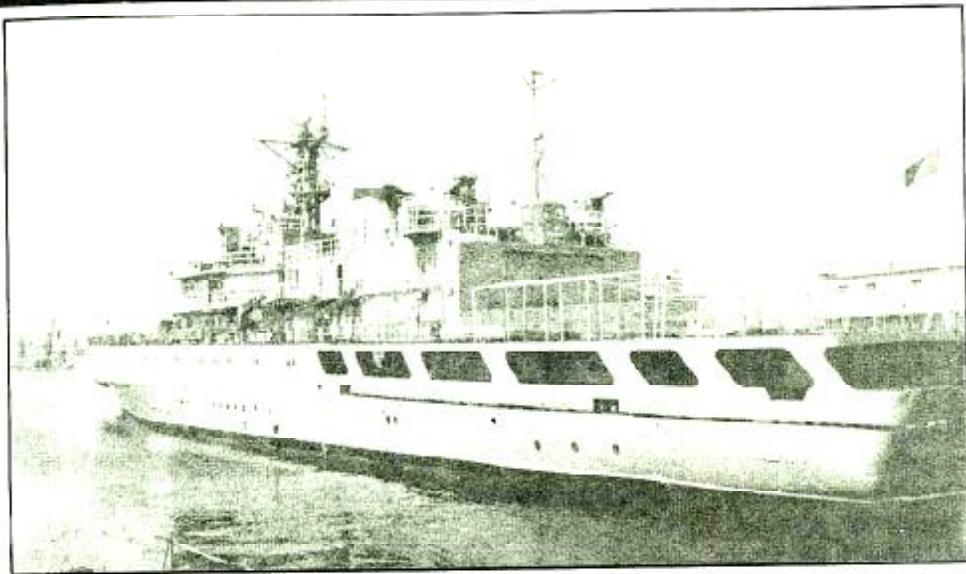
Pe drum, înainte!...

realitate. Și încă ce realitate! Probleme de aprovizionare cu piese de schimb, cu materiale absolut necesare întreținerii navei, de încadrare a rolurilor la bord (se resimte lipsa unui asistent medical pe navă - și acesta e doar un exemplu) și alte atâtea greutăți "de tranziție". Dar, ca niște soldați ce suntem, ne străduim să compensăm, cât putem, asemenea probleme, cu muncă și cu - deloc sfânta, dar necesara - improvizație, cu inovație, cu investiție de pricepere în meserie, cu inteligență. Și sperăm... Sperăm ca în viitor să avem toate cele necesare spre a fi la înălțimea profesiei, la ceea ce tara așteaptă de la noi".

Îată, aşadar, gânduri, sentimente, dorințe ce preocupă oamenii unui echipaj de gardă care, în pofta greutăților, va răspunde prompt - aşa cum a făcut-o de atâtea ori - la oricare dintre solicitările presupuse de îndatoririle ce-i revin.

Locotenent-colonel

Costin CONSTANDACHE



PERIPLUL NAVEI MILITARE „MIDIA” ÎN JURUL EUROPEI

JURNAL DE BORD (IV)

O filă de istorie pentru Marina Română

În perioada 22 iunie - 16 august 1995, nava logistică "MIDIA", cu 116 ofițeri, mașinari și marinari la bord aveau 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 zile, parcurgându-se aproximativ 7.570 Km, 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 ale acestui marș de instrucție, spicuind din jurnalul de bord.

OASPEȚI LA ZIUA MARINEI BELGIENE

Cea de-a doua escală a navei "MIDIA" a fost programată astfel ca ea să coincidă cu festivitățile prilejuite de Ziua Marinei Belgiene, festivități ce s-au desfășurat pe durata a trei zile, între 14 și 16 iulie în portul Zeebrugge, lărindu-se la acostări conduși de pilot la dana rezervată, în portul militar, chiar în

dimineața de 13 iulie, orele 10.00.

Observăm că nu suntem singurii oaspeți. Cu o zi în urmă sau chiar în aceeași dimineață mai acostaseră și alte nave militare din nouă țări (membre N.A.T.O.) cum aveam să aflăm mai târziu: fregate, corvete, vânătoare de mine, dragoare, nave școală ("BRASIL" și "ARIS" - nava școală grecească, cunoștință mai veche de-a noastră). Constatăm, nu fără satisfacție că suntem singura navă militară din țările est-europene. Premieră absolută. și pentru noi și pentru belgieni.

Profit de ocazie, neavând responsabilități speciale pe timpul manevrei de acostare și încep să studiez, cu un ochi critic, portul Zeebrugge. Ceea ce impresionează din primul moment la acest port de pe coasta Mării Nordului este gradul ridicat de tehnologizare și automatizare a operațiunilor portuale. Ca de altfel și spiritul de ordine și curățenie.

Cu o suprafață de 1.300 de hectare Zeebrugge are două bazină, de nord și de sud, fiind unul din principalele porturi de legătură cu continentul. Istoria sa nu depășește o sută de ani. Decizia de construcție este luată în Parlamentul belgian la 11 septembrie 1895, prima fază a construcției fiind inaugurată la 23 iulie 1907 de către regele Leopold al II-lea.

Situat într-o zonă "fierbinte", ambele războaie mondiale l-au distrus din temelii, reconstrucția lui începând în anul 1946. Instalațiile și utilitățile portuare au fost refăcute pe baza unor tehnologii moderne care să facă față unui intens trafic intercontinental.

Traficul de tip Ro-Ro poate opera zilnic, încărcat sau descărcat în feriboturi circa 3.000 de TIR-uri (800.000 anual) și aproximativ 360.000 de mașini de diferite mărimi și tipuri.

Zeebrugge este unul din principalele porturi ale Europei de West în privința traficului containerizat. Complet automatizat, aici sunt operate circa 500.000 containere anual prin cele trei terminale - pentru Europa, pentru linile transatlantice spre Australia, Noua Zeelandă, Africa de Sud și pentru America de Nord. Tot aici operează terminalele pentru fructe exotice, cereale, minereuri, materiale chimice. Este și principalul port european pentru operarea gazelor naturale. Având o vastă rețea de trafic rutier și pe cale ferată spre interiorul Europei, fluența transportului de marfă este foarte bine pusă la punct.

**Comandor
Ioan DAMASCHIN**

continuare în pagina 10

urmare din pagina 9

Zeebrugge este principalul port care face legătura dintre Marea Britanie și Europa Centrală. Totodată el se prezintă ca un important port european de pasageri, numărul acestora, ambarcați sau debarcați depășind un milion anual.

Imaginea portului Zeebrugge este completată de salba de stații de vară ce amintește de cea de la litoralul sudic românesc, în care sute de mii de turiști vin să facă plajă pe coastele însorite ale Oceanului Atlantic.

Aceasta a fost "cartea de vizită" sub care ni s-a prezentat portul Zeebrugge în acea însorită dimineață de iulie. Surpriza neplăcută însă avea să ne vină la acostarea navei, din partea personalului diplomatic al României în Belgia, care a tratat cu condamnabilită indiferență un astfel de eveniment. Căci sosirea unei nave militare într-un port străin are semnificația unei vizite de rang guvernamental, iar diplomații știu să-i acorde importanță cuvenită. Din păcate însă, ambasadorul României în Belgia, domnul Emil Drăgănescu și atașatul militar domnul căpitan-comandor Pop Gavril nu aveau pe agenda personală vizita navei "MIDIA" la Zeebrugge și nici o altă persoană, cât de căt oficială, din cadrul ambasadei nu a catadisit să ne onoreze cu prezența.

În compensație, gazdele noastre, autoritățile militare și civile și populația locală ne-au primit cu multă căldură manifestând un deosebit interes pentru nava românească și echipajul ei.

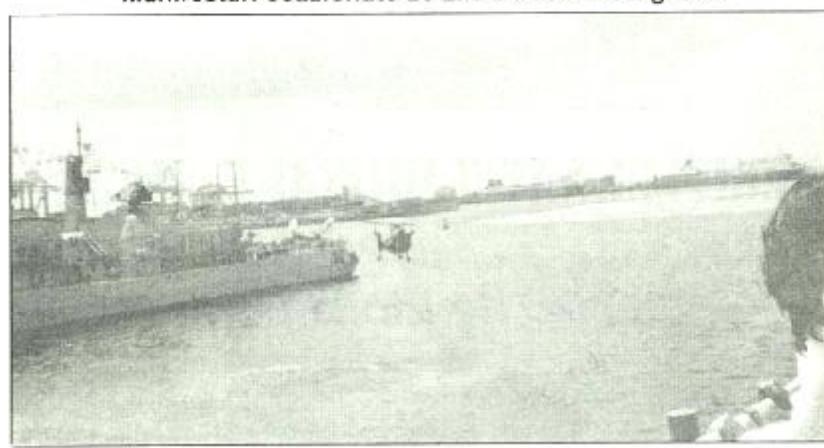
Cum era și firesc, comandanțul marșului, domnul contraamiral Virgil Stoica a avut întâlniri protocolare cu primarul orașului Brugge, domnul Moenaert, cu șeful statului Major al Marinei Militare Belgiene, amiralul Herteleer, cu comandanțul Operativ Naval comandorul Thibaut, cu alte oficialități militare și civile belgiene.

"Zilele Marinei Belgiene", după cum aveam să aflăm chiar din primele ore ale vizitei noastre în Zeebrugge cuprind o sută de manifestări cu acces larg pentru marele public menite să facă acestuia cunoscute aspecte din viața marinilor militari.

Așa cum avea să declare amiralul Herteleer la coctail-ul organizat la bordul navei românești "Marina Militară este o instituție menită să apere interesele pe apă ale țării. Ea



Manifestări ocazionate de Zilele Marinei Belgiene



este susținută prin contribuții publice, iar contribuabilul are dreptul și trebuie să aibă control asupra instituțiilor pe care le susține. Așadar, și asupra Marinei. La "Zilele Marinei Belgiene" se dă acces liber oricărui cetățean în portul militar oferindu-i-se posibilitatea să viziteze navele militare, să asiste la diverse exerciții pe apă, uscat și în aer, să viziteze expoziții cu tematică militară să facă plimbări de agrement. Sperăm ca și în următorii ani, nave militare românești să participe la festivitățile noastre".

Despre interesul populației locale și al turiștilor privind navele militare ne-am convins chiar în cursul aceleiași zile. De dimineață până seara cheurile portului erau înțesate de o mulțime de oameni (cam o sută de mii zilnic) făcând cozi interminabile la canele de acostare în speranță că vor putea să prindă zece minute de vizită la bordul unei nave în programul stabilit. Mii de oameni, cu mic cu mare, au asaltat schela, în dorința de a ne vizita nava și a face o fotografie lângă un tun, o timonă sau un marină român. Nava "MIDIA" a avut la bord, în trei zile circa douăzeci de mii de vizitatori, marinari români dovedindu-se gazde foarte

agreabile.

Pe lângă vizitatarea navelor sau expozițiilor cu tehnică navală o atracție deosebită au constituit-o demonstrațiile aeriene efectuate de elicoptere și scafandri, parașutisti sau exercițiile de prindere a infractorilor cu căini polițiști.

Nu au lipsit vânzătorii de suveniruri de toate felurile iar în mini grădinile de vară improvizate (dar foarte curate) prin fumuri și miroșuri apetisante de frigăruii curgeau valuri spumoase de bere spre deliciul numerosului public.

Toate acestea au creat o ambientă plăcută pe tot timpul vizitei navei românești la Zeebrugge.

Marinari români s-au constituit în ambasadori ai spiritului de prietenie românească, aducându-și o contribuție însemnată la cunoașterea reciprocă nu numai cu marinari belgieni, dar și cu alții marinari militari străini aflați la festivități. Unul dintre aceștia, căpitanul de corvetă Paulo Cesar Gomes Bessa, șeful operațiilor pe nava-școală "BRASIL" a marinei braziliene a ținut să ne facă o



PARTENERIAT PENTRU PACE

În perioada 19-23 februarie 1996 comandor Marius Velcea și căpitan comandor Mircea Bălășcuță au participat la un seminar cu tema: "Controlul Regional al Transporturilor Navale în situații de criză".

Activitatea a fost organizată de Comandamentul Suprem Aliat al NATO pentru Atlantic și condusă de Comandamentul NATO pentru Atlanticul de Vest (CINCWESTLAND) și s-a desfășurat la Houston, Statele Unite ale Americii.

La seminar au fost prezente delegații din state membre NATO (S.U.A., Anglia, Canada,

Seminarul "Controlul regional al transporturilor navale în situații de criză"

Germania, Danemarca, Norvegia) cât și din statele membre ale Parteneriatului pentru Pace (România, Bulgaria, Cehia, Estonia, Finlanda, Letonia, Lituania, Polonia, Suedia).

Activitatea s-a desfășurat în cadrul programului "Parteneriat pentru Pace" și a cuprins: prezentarea unor probleme teoretice privind doctrina, misiunile, structurile organizatorice, planificarea și modul de acțiune în situații de control regional al transporturilor navale (N.C.S.) în concepția NATO și la nivel național, al statelor membre NATO participante; participarea la desfășurarea exercițiului (pe hartă) cu denumirea "COOPERATIVE

TIDE" (Soarta comună); prezentarea portului Houston și a unui exercițiu practic de control la bord ("boarding") efectuat la bordul unei nave comerciale turcești, aflată în tranzit; vizitarea sediului Gărzi de Coastă din portul Houston și prezentarea posibilităților privind controlul transporturilor navale, îndeosebi pe canalul Golf Galvestone-Houston.

Scopul desfășurării acestei activități l-a constituit promovarea înțelegerii reciproce, a încrederii și cooperării între membri ai NATO și ai Parteneriatului pentru pace și realizarea primilor pași privind interoperabilitatea în domeniul planificării și desfășurării acțiunilor NCS.



invitație specială la bordul navei sale. Își amintea cu plăcere despre vizita făcută în portul Constanța în anul 1983 pe vremea când era cadet pe na-

vășcoala. Acum el era cel care se ocupa direct de instruirea absolvenților Școlii Navale în calitate de instructor șef. Nu fără mândrie comandorul Bessa ne-a prezentat această navă-școală bijuterie ultramodernă și cu aparatul complex ce asigură instruirea la cel mai înalt nivel a ofițerilor de marină.

Anual, nava "BRASIL" executa marșuri de instrucție de lungă durată cu traversarea oceanului, marșul din 1995 fiind de șase luni și cu vizitarea a nu mai puțin de douăzeci și sase de porturi. Nava nu are armament, dar posedă facilități de instruire: televiziune cu circuit închis, un compartiment pentru navigație, compartiment pentru operații cu simulatoare tactice, sală de clasă, aparatul modernă.

În urma vizitei la această navă rămânem plăcut impresionați de sistemul de instruire al ofițerilor de marină brazilieni și o recunoaștem, inclusiv cu o doză de invidie profesională, în fața amfitrioului nostru.

Programul echipajului navei



"MIDIA" la "Zilele Marinei Belgiene" chiar dacă a fost foarte încărcat cuprinzând inclusiv întreceri sportive: volei și fotbal - cu marinarii locali și permis și vizitarea orașului Brugge, cu cei 118.000 de locuitori, al cincilea ca mărime din Belgie, situat la aproximativ 20 km de port.

Atestat documentar cu 150 de ani i.d.Ch., este, fără îndoielă un veritabil "oraș al artelor" cu un valoros tazaur artistic.

Clădirile și bisericile sale construite de-a lungul a nouă secole prezintă nu mai puțin de șapte stiluri: roman, gotic, renascentist, baroc, rococo, neo-clasic și modern. Ele au rezistat în ciuda distrugerilor suferite din partea ocupanției franceze din

secolul al XVIII-lea multe din ele fiind astăzi muzeu în care se regăsesc artiști celebri: Jan van Eyck, Petres Cristus, Rogier van der Weyden, Hugo van der Goes.

Total în jur stărnește admirație. Contemplăm fugă statuile, monumentele și tot ceea ce ne înconjoară și ne provoacă o adevărată revelație spirituală. Dar zicala marinărească: "marinarului îi stă bine cu... drumul pe apă" ne întrerupe reveria șederii în frumosul port de la ţărmul Mării Nordului. Pe 17 iulie, dimineață, ne luăm rămas bun de la ospitalierele noastre gazde îndreptându-ne spre Amsterdam.

Cum spune englezul:

YOU'RE IN THE ARMY NOW!

Așadar, "ACUM EȘTI ȘI TU ÎN ARMATĂ!". Care este semnificația acestor cuvinte pentru tinerii recruti? Ce sentimente îi încearcă la intrarea în unitățile unde au fost repartizați? Curiozitate? Mândrie? Teamă? Speranță? Ce aşteaptă ei de la serviciul militar? Iată o serie de întrebări cărora am încercat să le găsim și răspunsuri cu ajutorul unui sondaj efectuat printre tinerii recent încorporați în cadrul Brigăzii de Scafandri și Submarine.

Am avut plăcerea să constatăm că, în unanimitate, răspunsurile au inclus aprecieri favorabile în ceea ce privește serviciul militar și instituția Armatei, în general, aprecieri care vin să contrabalanceze semnalele mass-media din ultimul timp privind, mai ales, refuzul prezentării la încorporare. O altă caracteristică generală a răspunsurilor este asocierea stagiului militar cu o școală a bărbației, un test de maturitate, o datorie față de țară - elemente care ne confirmă ideea că patriotismul nu a căzut și nu va cade niciodată în desuetudine.

Vă propunem în continuare o selecție a răspunsurilor care, credem, susțin afirmațiile de mai sus:

"Fiecare om trebuie să-și servească patria iar serviciul militar formează caracterul puternice. Ziua prezentării la încorporare a însemnat pentru mine începerea serviciului în folosul patriei și al armatei de care sunt mândru". - soldat Ion COMAN.

"În contextul actual executarea serviciului militar nu este numai necesară ci și o datorie



„Acum ești și tu în armată!”

de onoare a fiecărui Tânăr. Este începutul unei perioade de schimbări fundamentale în viața mea" - soldat Florin BOŞNEAGĂ.

"Prin serviciul militar se desăvârșesc unele calități formate în școală și acasă; este primul pas către asumarea unor responsabilități în cadrul societății" - soldat Dragoș DUMITRU.

"Ziua încorporării a fost ca prima zi de școală, în clasa I" - soldat Mihai HRIB.

"Fără armată nu poți fi om și nu poți avea mândria că ești un bărbat adevărat" - soldat Marius ȘERBAN.

"Ziua prezentării la încorporare a fost și o zi însemnată pentru țară - Ziua Unirii" - soldat Cornel MARIN.

"Este primul pas în viața de bărbat. Am simțit cu adevărat că nu mai sunt copil și pot spune că, după executarea serviciului militar, ești pregătit pentru a intra în viață și a-i înfrunta greutățile" - soldat George IRIMIA.

"Cred că voi gândi și voi judeca mai bine. Este deschiderea către o lume nouă" - soldat Costel MALEŞ.

"Serviciul militar este necesar însă consider războiul o

prostie. Țara noastră a fost întotdeauna pașnică, fără pretenții nejustificate" - soldat Adrian PALKO.

"Este testul vietii pentru descoperirea calităților și aptitudinilor. Face parte integrantă din viața mea și este un pas vital pentru formarea viitoare. Ziua încorporării a reprezentat eliberarea de viciile și dezordinea vieții civile" - soldat Viorel DIACONU.

"Odată satisfăcut serviciul militar, devii OM" - soldat Gelu VOINEA.

Profunzimea acestor gânduri demonstrează, fără îndoială, că acești tineri au făcut primul pas spre maturizarea deplină, spre desăvârșirea personalității lor. Rămâne acum în sarcina educatorilor ca, pe acest fond al disponibilității totale pentru instruirea și formarea militară, să cultive calitățile și valorile la care aspiră tinerii ostași-marinari, calități și valori pe care le dorim în "valiza" fiecărui, la terminarea serviciului militar.

Locotenent-comandor

Viorel IOAN

SAPTEZECI DE ANI DE LA ÎNFIINȚAREA SERVICIULUI HIDROGRAFIC ROMÂN

SECȚIA "APARATE ELECTRICE DE NAVIGAȚIE" PE COORDONATELE PROFESIONALISMULUI

Înființată în 1958, în cadrul Direcției Hidrografice, secția "Aparate electrice de navigație" își desfășoară, în prezent, activitatea pe trei coordonate: misiuni specifice, autoperfecționare și preocupări didactice Analizându-le pe rând, cu ajutorul șefului secției, locotenent-comandorul IONEL TOGAN (ofiter cu 16 ani vechime în domeniu), am ajuns la concluzia că punctul de origine al acestor coordonate îl constituie "profesionalismul personalului specialiști în adevăratul sens al cuvântului".

La înființare, secția se ocupa doar de etalonarea aparatului de navigație de la bordul navelor, nouă la vremea respectivă. Odată cu apariția nevoilor de reparații s-a făcut simțită lipsa unui atelier specializat și a personalului aferent. Delimitându-se misiunile, prin înființarea acestuia, secția "Aparate electrice de navigație" s-a ocupat în continuare de traducerea documentației, pregătirea personalului de la bordul navelor pentru exploatarea și întreținerea aparatului de navigație în parametri normali, elaborarea instrucțiunilor de exploatare și instruirea lucrătorilor secției de reparații și întreținere.

Activitatea didactică își găsește concretizarea în lecțiile practice predate în laboratoarele secției pentru elevii Școlii Militare de Maiștri de Marină și studenții Academiei Navale precum și în elaborarea instrucțiunilor de exploatare, aflându-se deja în manuscris "Manualul operatorului aparatelor electrice de navigație" sub coordonarea M.M.Pr. Dumitru Mihăilescu și, în lucru, trei cărți pentru studenții Academiei Navale: Manualul girocompasului "KURS-

10"; Manualul sondei hidrografice "GEBO"; Instrucțiuni de exploatare a instalației "GPS".

În atenția specialiștilor secției se află, deosemenea, proiectarea unui sistem de protecție pentru convertizoarele trifazate de la bord, punerea în funcțiune a unei sonde hidrografice foarte performante, tip "GEBO-100" și pregătirea personalului pentru un eventual "impact" cu aparatula din "vest".

Ca argument suplimentar pentru susținerea titlului acestui articol, șeful secției ține să precizeze că "rezultă singura unitate din țară abilită să execute compensări și etalonări ale aparatului de navigație de la bordul navelor comerciale".

Colaborarea cu "Secția de reparații și întreținere tehnică a aparatelor de navigație și a mijloacelor de semnalizare", asigură materializarea documentărilor și proiectelor specialiștilor A.E.N., subliniază comandorul inginer GHEORGHE GEMĂNARU, șeful secției. Dotarea cu standuri de verificare și reparare a aparatului de la bordul navelor, cu mașini și utilaje universale, care permit realizarea de piese și subansamblu necesare precum și personalul specializat - iată elementele care conduc la îndeplinirea cu succes a misiunilor specifice.

Din 1982 secția s-a aflat în componența Bazei de reparații tehnice de luptă navală, până în 1994, când a revenit în cadrul Direcției Hidrografice, asigurând în continuare reparațiile aparatului de navigație din dotarea navelor Marinei Militare (girocompase, lochuri, radiogoniometre, sonde ultrason, piloti autonați, GPS etc), instalarea și punerea în funcțiune a aparatului noi care intră în dotare, fabricarea de piese și subansamblu necesare, ținând cont de faptul că 95% din acestea sunt din import. "Rezultatele bune obținute până în prezent precum și planurile de perspectivă își găsesc motivația în competența personalului-ofițeri ingineri, maiștri militari și salariați civili pasionați și preocupăți pentru ridicarea nivelului de pregătire", precizează șeful secției, făcând totodată și căteva nominalizări: locotenent-comandor Nicolae Chioibaș, M.M.cls Ion Banu, S.C. C-tin Pirșu, S.C. Petrică Terente, S.C. Nicolae Vișan.

Activitățile desfășurate de specialiștii celor două secții se pot, astfel, constitui într-un profil bine conturat în sistemul de referință al profesionalismului, caracteristic Marinei Militare.

Căpitan

Costel SUSANU



Specialiști ai secției la standurile de verificare

urmare din nr. 37

Ca urmare a restructurărilor impuse, începând cu 21 iunie 1941, prin desființarea Ministerului Aerului și Marinei, **Divizia de Mare** - subordonată Comandamentului Marinei Militare - devinea o mare unitate tacticoperativă de apărare a litoralului maritim și ducere a acțiunilor de luptă împotriva navelor inamice, având în compunere: 1. **Forța navală Maritimă** cu: escadra de distrugătoare (4 nave); secția torpiloare (3 nave); secția canoniere (3 nave); secția nave miniere maritime (3 puite de mine); grupul submarine și vedete torpiloare (1 submarin și 3 vedete torpiloare); 2. **Comandamentul Portului și Zonei Constanța**, cu o flotilă de siguranță (4 remorcare ascultare submarină, patru remorcare dragoare și o șalupă dragoare); un serviciu de pilotaj; o secție de apărare sub apă și o secție de șalupe patrulare; 3. Grupa de artillerie de coastă Constanța, dispunând de 6 baterii; 4. Flota de hidroaviație, alcătuită din 3 escadrile, totalizând 20 de hidroavioane.

În această structură **Divizia de Mare** s-a aflat pe toată durata războiului în eșalonul întâi operativ, fiind întrebuințată potrivit situației de pe teatru de acțiuni militare, destinației, posibilităților, caracteristicilor tehnico-tactice ale navelor și armamentului din dotare, îndeosebi pentru apărarea litoralului maritim și a căilor navale de comunicație.

Pornind de la raportul de forțe care ne era defavorabil la mare, în perioada inițială a războiului, principala misiune care a revenit diviziei a fost de a participa la apărarea litoralului cu efortul în zona Midia - Agigea, considerată ca fiind cea mai expusă unor atacuri cu nave de luptă sau acțiunilor de debarcare.

Într-o primă etapă, cuprinsă între 22 iunie - 8 august 1941, când forțele maritime românești și-au concentrat activitatea pe apărarea litoralului, au fost executate operațiuni importante menite să consolideze sistemul de apărare în zona porturilor Constanța și Sulina și să răspundă atacurilor tot mai frecvente ale submarinelor, aviației și, în mai mică măsură, ale unor nave de suprafață inamice.

În perioada următoare a războiului (vara 1941-1942), odată cu înaintarea rapidă a frontului terestru spre est, ca urmare a creșterii nevoilor de transport în folosul trupelor de uscat pe calea mării și a fluviului, se produc modificări și în misiunile Diviziei de Mare. Pe ansamblu, concepția de întrebuințare a forțelor a rămas neschimbăță cu foarte mici excepții, fapt dovedit de păstrarea, în linii generale, a aceleiași structuri organizatorice până la 23 august 1944.

La mare, Comandamentul Suprem German a hotărât deschiderea liniilor de comunicație maritimă pentru aprovisionarea frontului din porturile românești spre cele rusești. În acest cadru, forțelor navale române aparținând Diviziei de Mare li s-a încredințat, în mod special, misiuni de asigurare a convoaielor în bazinul de vest al Mării Negre și siguranță în zona porturilor românești. Până la sfârșitul anului 1941 s-au executat, mai cu seamă, transporturi de la Constanța spre Bosfor pe o rută dragă de navele românești de-a lungul coastei - Tuzla, Mangalia, Sabla, Călăcrăta - în condițiile

unor repetitive atacuri ale submarinelor inamice, situație în care navele noastre de siguranță au fost nevoie să răspundă cu foc.

În 1942, ca urmare a îndepărțirii frontului de granițele maritime naționale, s-a pus problema executării și a unor misiuni de asigurare a navegației în nordul Mării Negre. Ca urmare, o grupare operativă formată din nave românești și germane de minare, siguranță antisubmarină și dragaj a instalat în fața Odesei mai multe baraje de mine.

În anul 1943, unitățile navale de escortă a convoaielor și-au îndeplinit în condiții bune misiunile, efectuând peste 467 operațiuni de escortă cu un total de 544 misiuni, respingând pe timpul acestora 30 de atacuri de submarine, executate cu 44 nave, 30 atacuri aero-torpiloare, executate cu 112 avioane și 23 atacuri aero-bombardiere, efectuate cu 175 avioane inamice. Totalul materialului de război escortat în anul 1943 atinge cifra de 1.083.859 t. În plus, în aceeași perioadă, unitățile de litoral ale Marinei (bateriile de coastă, infanterie marină, unitățile de observare, flotila de siguranță și Forțele Navale Fluviale) au executat operațiuni de supraveghere și apărare a litoralului și fluviului, totalizând 157 misiuni de patrulare, dragare și ascultare submarină și 8 operațiuni de minare; recunoașteri de-a lungul litoralului maritim până la 150 km la larg, meninând permanent

deschisă circulație pentru convoialele militare. În timpul acestor operațiuni s-au produs inamicului pierderi în nave de luptă atingând un tonaj de 23.200 t. Pierderile marinei militare în care sunt incluse și navele de transport scufundate (Suceava, Mihai Viteazul și Ismail) au fost de 33.438 t.

O ultimă mare acțiune de luptă îndeplinită cu navele **Diviziei de Mare** în cel de-al doilea război mondial a constituit-o operațiunea de evacuare din Crimeea a trupelor române și germane.

În total, în întreaga operațiune, între 14 aprilie - 13 mai 1944, au fost salvate din Crimeea, fiind transportate pe mare efective de 36.557 militari români, 58.486 germani, 723 slovaci și 25.087 prizonieri și cetățeni ruși evacuați, precum și un tonaj de 22.548 t., materiale de război (muniție, armament etc.). Pierderile totale în oameni, pe timpul întregii operațiuni de evacuare au fost de cca. 4.000 militari români și 7.000 germani, ceea ce, în procente, reprezintă 9-10% din efectivele planificate să fie evacuate.

Pe ansamblu, pe categorii de forte, la mare, numărul misiunilor, orelor de marș și milelor parcuse până la 23 august 1944, se prezintă astfel: Torpiloare: 108, 1.221, 12.154; Vedete torpiloare: 42, 240, 3.410; Hidroaviația: 1.600, 4.500.

Rezultă că cele mai multe misiuni și ore de marș au fost defensive, predominând cele de cercetare, supraveghere, apărare a litoralului și siguranță convoaielor executate cu navele special destinate, navele de atac (vedetele torpiloare și submarinele) înscrindu-se cu cele mai puține misiuni.

După evenimentele de la 23 august 1944, odată cu realinierea României Coalitiei Națiunilor Unite,

Divizia de Mare

UN SECOL DE ISTORIE

Contraamiral Niculae POSTOLI

navele Diviziei de Mare, care au fost subordonate încă din 1943 Comandamentului forțelor navale maritime, prin desființarea Comandamentului Diviziei de Mare, urmând să participe, conform Direcției Operative a Marelui Stat Major, la ampla operație de acoperire a frontierelor maritime și lichidare a forțelor germane din Dobrogea.

Din păcate aceste misiuni n-au mai putut fi decât în mică măsură îndeplinite nu din vina Comandamentelor proprii, ci a celor sovietice, care nu au luat în considerare Declarația Regelui Mihai din seara de 23 august 1944, prin care se stipula încetarea ostilităților cu armata sovietică și intrarea în război alături de aceasta, împotriva Germaniei naziste. Drept urmare, URSS a socotit în continuare armata română drept inamică, trecând la capturarea, dezarmarea și confiscarea tuturor navelor de luptă de la mare (începând cu 5 septembrie 1944).

După încheierea celui de-al doilea război mondial o parte din navele diviziei au fost restituite Marinei Române la 12 octombrie 1945 și 8 mai 1952. Acestea însă, ca urmare a învechirii și uzurii morale, până în anul 1962, în majoritatea lor au fost scoase din serviciu.

În anul 1962 s-a reînființat Divizia de Mare (care practic nu mai exista de la sfârșitul războiului al doilea mondial) sub denumirea Divizia 42 Maritimă, formată din nave dragoare, antisubmarine, puite de mine, nave cu destinație specială, artilerie de coastă, unități de asigurare.

Un moment important în dezvoltarea Diviziei de Mare l-a constituit intrarea în serviciu, la 30 iunie 1988, a Distrugătorului "Mărășești".

Anul 1994 constituie un moment de referință în restructurarea și organizarea unităților de nave, care au misiunea de a apăra litoralul maritim și interesele naționale în Marea Neagră. A fost înființată Flota Maritimă Militară, continuatoare a tradițiilor Diviziei de Mare.

Pentru marinarii Flotei Maritime Militare, data de 26 februarie 1896 constituie începutul formării Flotei, iar împlinirea a 100 de ani de la elaborarea Legii privind înființarea Diviziei de Mare, prilej de sărbătoare pentru cei activi cât și pentru veteranii acestei structuri organizatorice a Marinei Militare a României.



GÂNDURI PENTRU UN MARINAR

Sulina - 13 martie 1996. Ne aflăm într-un cimitir al neamurilor, a cărui tristețe este accentuată de aspectul dezolant - părasit - monume funerare protestante, evanghelice, mozaice, musulmane, ortodoxe și.a., se constituie într-un muzeu în aer liber.

Privirea rămâne fixată pe două cifre: 1 septembrie 1848 - 13 martie 1896, inscrise pe un monument modest, format din simboluri marinărești - două rame și o geamandură. Cândva se afla aici și o ancoră grea ce completa monumental, dispărută azi cine știe în ce imprejurări. Patruzeci și opt de ani de existență cuprinsă între două porturi danubiene: născut - Brăila, decedat - Sulina, și un nume: locotenent-colonel de marină MIHAEL DRĂGHICESCU.

Gândul, incitat ce datele istorice, zboară în urmă cu un veac și încearcă, "ajutat" fiind de "Europolis"-ul bartian, "să vadă" Porto Franco. Reperul "înălțimile" polisului: farul vechi, tură biserică ortodoxă, Palatul Comisiunii și, pe undeva, în apropiere, se află spitalul înființat de Comisia Europeană a Dunării și transformat cu vremea în spital public, unde erau admisi marinari tuturor ţărilor. Casele, multe vor fi fost și atunci când Marinarul Drăghicescu se plimbă cu pași apăsați de gânduri, planuri, tristeli și toate căte îl însoțeau. Adus aici, la Sulina, de patimile și orgoliile omenești, rămâne credincios lucrării sale de c viață atât de scurtă, "Istoricul principalelor puncte pe Dunăre de la gura Tisei până la Mare și pe coastele Mării de la Varna la Odesa", completând-o cu noi date și observații.

Optimist, el, care comandase, la numai 26 de ani, prima canonieră curasată a flotei române, "Fulger", el, comandantul unei subunități cu misiune specială de pionierat în Războiul Independenței noastre - instalarea unui baraj fluvial de mine - el, primul comandant al Școlii copiilor de marină, el, coautor al primului "Manual al gabierului", în 1881, șef de stat major al flotei și.a.m.d. își trăia în demnitate exilul. Iată cum vedea el Sulina acelui sfârșit de veac XIX: "Echilibru european stabilit de mult timp, n-a pierdut din vedere c localitate în care

Centenar Mihail Drăghicescu

marile sale interese se angajau puțin căte puțin.

Popoarelor întâmpinare, eliberate pe rând, li s-au înlesnit mijloacele spre progres și libertate. Comisia Europeană s-a instituit și grăție excelentelor sale eforturi pentru a aduce navigația Dunării la o înaltă și sigură perfecțion, această suprafață a Mării Negre a devenit în a doua jumătate a secolului XIX, locul de întâlnire a tuturor vaselor maritime ale lumii, al cărui rezultat nu poate fi decât civilizarea și fericirea acestei regiuni".

Nu, nu putea un marinări de talia lui, iubitor al istoriei neamului, autor al unei encyclopédie lucrări închinată jârmurilor fluviale și maritime românești, să se simtă exilat aici, unde vîntul mână se unește cu clipocitul Dunării.

Și să nu uităm că Mihail Drăghicescu a militat, ca cel mai bun cunoșător din timpul său al celui mai important fluviu și ca inflăcărat marinări, să se instituie o strajă puternică la Gurile Dunării, "care a fost așa de necesară în toate vremurile și mai cu seamă în timpurile de azi".

Să nu uitări ori de căte ori pași vă vor purta în acel capăt de pământ românesc să vizitați cimitirul-muzeu și recunoscând monumentul ridicat de marinari la 1902, pentru Marinarul Mihail Drăghicescu, voi marinarii de azi, să-i aduceti prinoul gândului vostru și salutul marinăresc spre aducere aminte.

Mariana PĂVĂLOIU



Mormântul lui Mihail Drăghicescu de la Sulina

NAVIGATORI ÎN LABIRINTUL CUNOASTERII ...

EXPERIMENTUL "NAUTILUS" sau U.S. NAVY și TELEPATIA



Aplicabilitatea militară a telepatiei a suscitat interesul specialiștilor din U.S. Navy încă din anii '50, când a fost organizat experimentul sub numele de cod "NAUTILUS", la institutul de cercetări "Westinghouse" din Maryland (25 iulie - 10 august 1959). Scopul declarat al experimentului a fost de a se constata în ce mod și cu ce rezultate pot fi transmise ordine și se pot schimba mesaje telepatici între un centru de comandă și un submarin aflat în imersiune. Rezultatele cele mai interesante și concluzente au fost strict confidentiale pentru inducerea în eroare a potențialilor adversari de atunci, interesați în amănunte. Totuși, în decursul timpului, s-a aflat că experimentul a fost desfășurat pe parcursul a 16 zile și a constat în transmisia telepatică unidirecțională, de la centrul către submarinul imersat, a unor mesaje codificate prin aranjamentul unor seturi de cărți "ZENNER". Acestea se folosesc în special în experimentele de precogniție și telepatie, au aceeași culoare, dimensiunile unor cărți de joc, se utilizează în seturi de cinci exemplare, fiecare având desenat un simbol: cerc, pătrat, cruce, trei linii ondulate paralele, o stea. Din

combinarea a cinci cărți în cadrul setului precum și din combinarea a cinci seturi, fiecare cu o altă ordine de expunere a simbolurilor, se pot realiza mesaje codificate (cărțile se așează în secvențe similare codului Morse).

Experimentul "NAUTILUS" a demonstrat clar că mesajul telepatic poate penetra prin medii ecranate de o mare pătură de apă. Exactitatea mesajelor transmise submarinului aflat în imersiune, chiar și sub calota glaciară polară, a atins un coeficient de adevăr între 70% și 72%.

"Nu afirm că au fost posibile, atest doar că s-au întâmplat".

Sir William Crookes

Manipularea telehipnotică a personalităților

Extinderea cercetărilor în domeniul telepatic, mai ales la Universitatea Californiană din Los Angeles și la Standford Research Institute a dus la concluzia că există posibilitatea influențării la distanță a comportamentelor unor personalități (politice, în special).

"The Washington Post" publică, sub semnătura lui J.L. Wilhelm, articolul "Spionaj psihic", în care se afirmă răspicat că Pentagonul

încearcă de mai mulți ani să- protejeze pe președintele S.U.A. împotriva unor prezumtive manipulări telepatici.

În acest sens profesorul de origine chineză Lee, director al Institutului Chino-American de Psihologie Spirituală, face o declarație stupeifiantă, afirmând că chinezii au pus la punct tehnici psihice extrem de eficace: telehipnoza unor persoane aflate la mari distanțe, schimbarea opinioilor prin mobilizarea proprietelor energiei mentale, "spălarea creierelor" la distanță, tehnici utilizate și împotriva lui Richard Nixon, determinându-l să-și schimbe radical politica față de China comunistă.

Este bine înțeles faptul că și "estul" a avut și are preocupări în domeniu, poate mai extinse și mai diversificate. Încă din 1967, publicația "Noutăți Maritime Sovietice" stăcuna o succintă informație, conform căreia comunicațiile telepatic sunt mult mai facili în spațiul cosmic decât în cel terestru. În 1983, la cea de-a cincea Conferință Internațională de Psihotronică această informație a fost confirmată. Dacă în 1967 sovieticii experimentau fenomenul în spațiul extraatmosferic, este limpede că până atunci fusese deja confirmată aplicabilitatea militară a telepatiei.

În replică, în programul misiunii "APOLLO 14" (lansată de americani în februarie 1971), a fost inclusă testarea

posibilităților de transmitere a mesajelor telepatic din spațiul extraterestru către Terra. Concluziile au fost, ca de obicei, strict confidentiale.

Qui prodest?

Așadar, cui folosește? Sau în ce scop și cu ce rezultate? Este ușor de imaginat că preocupările în acest domeniu nu au finalități dintre cele mai pașnice. Ținând cont de faptul că, atât în S.U.A. cât și în fosta U.R.S.S., există zeci de institute specializate, cu bugete exorbitante care studiază exclusiv posibilitățile de utilizare în scopuri militare a diferențelor energiei n e c o n v e n t i o n a l e , concluzionăm că nici rezultatele acestor cercetări nu vor întârzia să fie aplicate în practică (sau au fost deja aplicate!).

Referindu-ne doar la tema articoului, manipularea telehipnotică, rezultatele pot fi distructive: incitarea la acte de sabotaj, inducerea de decizii eronate, suscitarea apatiei, indiferenței, fricii, terorii, bruierea sau anihilarea funcționării calculatoarelor din centrele strategice de comandă, inducerea de tulburări psihice în rândurile populației, amplificate și de emisiuni electromagnetice.

În fața acestor prezumtive finalități, întrebarea inițială devine retorică...

Rubrică realizată de:

Căpitan

Costel SUSANU

ZVONURILE ȘI DEZINFORMAREA

Considerate ca cel mai vechi mijloc de informare în masă, zvonurile sunt omniprezente, indiferent de sferele vieții sociale. Cu ajutorul lor se vehiculă știrile, se clădeau sau se stricau reputații, se stârneau răscoale sau războie.

Cu toate că au apărut mijloacele moderne de comunicare în masa, publicul continuă să preia o mare parte din informațiile "subterane". Acest lucru este posibil deoarece zvonul este un fenomen misterios, magic, care uneori are un efect asemănător hipnozei: fascinează, subjugă, seduce, inflăcărează.

Ne sunt încă vii în memorie zvonurile Revoluției din decembrie 1989, care se succedau cu o repeziciune fantastică: sunt 60 000 de victime, în orașul X apa este otrăvită, s-au minat diferite obiective de importanță strategică etc., ceea ce ne demonstrează că, pentru a circula, zvonurile nu au nevoie de adevar, deoarece logica lor nu este cea a rațiunii. De fiecare dată se transmite după același tipar: circulă și se proliferă căte o vorbă, cine știe de unde venită; atinge un punct culminant, pentru că apoi să descrească, să mai pălpăie slab o vreme, înainte de a se stinge.

Continutul aparent al zvonului ascunde adeseori un al doilea mesaj, de care nu suntem conștienți de la început, mesaj care produce de fapt intensă încârcătură emoțională, în timpul circulației sale.

Instrumentul cel mai uzitat în ultima vreme pentru combaterea zvonurilor este dezmișirea. Aceasta nu este lotoșu suficientă, uneori având chiar efecte contrare: dezmișirea este o informație rece care dezamorsează imaginarul, pentru a intra în banalitatea realității și publicul are tendința de a confira acesteia un efect bumerang, împotriva celui care se justifică.

Interpretarea și contracararea zvonurilor presupun cunoștințe solide de psihosociologie, pentru înțelegerea mecanismelor

persuasiunii și insinuării acestor informații false, cunoștințe care permit fiecărui individ să controleze acest fenomen, filtrând orice informație conform capacitatei sale critice, ținând cont, totodată, că anumite caracteristici de personalitate facilitează nașterea și viața zvonurilor.

În lucrarea sa, "Zvonurile", Jean-Noel Kapferer prezintă cele cinci "directive" emise de Knapp, pentru descurajarea proliferării zvonurilor:

- publicul trebuie să-și păstreze intactă încrederea în mediile de informare oficiale (presă, radio, televiziune), pentru a nu fi tentat să se informeze din alte surse.
- toate eforturile trebuie concentrăte pentru a evita suspiciunea și bănuiala care favorizează zvonurile.

- când are loc un eveniment trebuie să se transmită cât mai repede posibil, maximum de informații. Zvonurile se nasc din întrebările spontane pe care și le pune publicul și la care nu găsește răspunsuri.

- trebuie asigurate condiții optime de recepționare a informației veridice, eliminându-se toate zonele de ambiguitate. În acest sens, armata britanică organizează "reuniuni educative", în cadrul căror militarii pot aborda orice subiect, primind răspunsuri clare și precise.

- lipsa de ocupație generează o adevărată aviditate pentru cele mai nelinșernante vorbe, care ulterior sunt amplificate (binecunoscută bărfă), de aceea este necesară organizarea atât a muncii cât și a timpului liber.

Acstea recomandări par cam rigide dar sunt totuși foarte utile în situații de criză, când informațiile false se succed cu repeziciune și au intenționalitate agresivă. În ultimă instanță, fiecare dintre noi își crează propriul sistem de protecție, din experiența trăită, sistem foarte necesar totuși, pentru menținerea vieții sociale în orizontul rationalității.

CĂTĂRGE LA ORIZONT

Inaugurăm, sub acest titlu sugestiv, o pagină dedicată exclusiv celor mai tineri marinari-elevii Liceului Militar "Alexandru Ioan Cuza", spațiu în care ei vor încerca să-și exprime visele și aspirațiile, preocupările și rezultatele muncii lor, după cum ne asigură elevul sergent Emil COJOCARU, în numele colegilor lui. Nu ne rămâne decât să le dorim succes în încercarea lor de a se apropia, tot mai mult, cu gândul și sufletul, de meseria nobilă a slujitorilor pe ape ai României.

Redacția "MARINA ROMÂNĂ"

SUFLET DE ADOLESCENT

Care dintre noi nu și-a pus măcar dată întrebarea: "Ce este adolescența?". Pentru noi toți este o întrebare cu un răspuns dificil și complex.

Cred că adolescența este o poartă care se deschide între copilărie și maturitate, este liantul între aceste două stări, este cea mai frumoasă perioadă din viață.

Adolescenții sunt oameni cu suflet de copil și gândire matură. Cei care reușesc să-și păstreze aceste calități, indiferent de vîrstă, rămân mereu la fel de entuziaști și sentimentalni ca adolescenții, stare care este de dorit să se perpetueze, să se identifice cu întreaga lor viață și activitate.

Sufletul adolescentin este sufletul copilăriei abandonate, în care sensibilitatea crește până la maxim, este cald, immaculat, în

perfectă simbioză cu un psihic ce începe să-și contureze individualitatea, să prindă forme clare.

Ați încercat vreodată să priviți în sufletul unui adolescent?. Dacă da, poate ați observat acolo o lume fascinantă, o lume plină de antagonisme dar în care există multă bunătate și lumină.

Nu uitați că adolescenți puteți fi mereu... "suflet de adolescent cu minte de matur".

RECUÑOSC

Și totuși recunosc
Că iarbă
iubește singurătatea
Că trandafirul
iubește singurătatea
Că marea
iubește eternul.

Ce se va întâmpla când
voi recunoaște
Că te iubesc?
Iarbă-ți va măngâia părul,
trandafirul privirea,
marea-bucuria!

Elev sergeant
Alexandru ȘERBAN

Pagină realizată de elevii Liceului Militar "Alexandru Ioan Cuza" sub coordonarea căpitanului

Neculai CUCORANU.



PERISCOL

La sfârșitul lunii ianuarie, liceul a primit vizita domnului Frank MELLING, delegat al British Council (Consiliul Britanic), în cadrul programului de colaborare româno-ngleze. Au avut loc întâlniri și s-au purtat discuții cu comandanțul liceului, locotenent-comandor Gheorghe ANA, cu profesorii de limba engleză și cu elevii, ocazii cu care dl. Melling a fost plăcut impresionat atât de modul în care se desfășoară orele de limba engleză cât și de nivelul de cunoștințe al elevilor.

Pe data de 01.02.1996, prin ordin al ministrului apărării naționale, locotenent-comandor Decebal VRÂNCEANU a fost numit locuitor al comandanțului Liceului Militar "Alexandru Ioan Cuza".

La faza județeană a olimpiadelor școlare s-au obținut următoarele rezultate: FIZICA: La clasa a XII-a, elevul sergent Gabriel PETRACHE - premiu I; la clasa a XI-a, elevul caporăl Nicolae STIGNEI - premiu II, elevii serjenți Emil COJOCARU, Marius SALOMEIA, Laurentiu PINTILIE - mențiuni; la clasa a X-a, elevul fruntaș Alexandru GROPOȘILĂ - premiu III, elevul fruntaș Dumitru AXINTE - mențiune; la clasa a-IX-a, elevul Andrei MITITELU - mențiune. ISTORIE: La clasa a-XII-a elevii serjenți Dan POPESCU, George VIOREANU, Daniel BUMBUT - mențiuni.

Sub îndrumarea domnului contraamiral (r) George PETRE, pe 21.02.1996 s-a desfășurat un concurs de marinărie, sponsorizat de Liga Navală Română, reprezentată de contraamiral inginer (r) Ilie ȘTEFAN și comandor (r) Dan GHIMBĂȘANU. Concursul a fost câștigat de echipajul companiei a-II-a, format din elevii caporali Florinel ENACHE, George LUCHIAN, Nicolae MĂRGLEAN și Iulian SCRIOȘTEANU. După premieră elevii s-au întâlnit cu scriitorul Ion ARAMĂ.

În perioada 01 - 03.03.1996 s-a desfășurat campionatul județean de handbal între licee. După o luptă dramatică, echipa Liceului Militar "Alexandru Ioan Cuza", antrenată de fruntaș TR Octavian TĂNASE, a câștigat campionatul, întrecând în finală cu scorul de 26-16, Liceul CFR, fostă campioană județeană.



DRAMA MARINEI MILITARE ROMÂNE DIN AUGUST - SEPTEMBRIE 1944

După consumarea la Palatul Regal a evenimentelor din seara zilei de 23 august 1944 și realinierea României la Națiunile Unite, prin Ordinul Șefului Statului Major al Marinei transmis comandamentelor navale, forțelor maritime și fluviale le erau stabilite noi misiuni de luptă. Se preciza: "Orice încercare de trecere germană din Dobrogea în Muntenia, peste Dunăre, va fi împiedicată. Toate mijloacele de trecere române și germane să fie trase pe malul de vest al Dunării și puse sub pază (...) Comandamentul forțelor navale maritime, în legătură cu Divizia 9 infanterie și Comandamentul Litoralului Maritim și Fluvial și Comandamentul Aeromarină va proceda la dezarmarea unităților navale germane și de litoral din zona Constanța".

Din păcate aceste misiuni n-au putut fi decât în parte îndeplinite. Și aceasta nu din vina Comandamentelor proprii, ci a celor sovietice, care nu au luat în considerare Declarația Regelui din seara de 23 august, prin care se stipula încetarea ostilităților cu armata sovietică și intrarea în război alături de aceasta, împotriva Germaniei naziste. Deși urmăre, acestea au sosit, în continuare, armata română drept inamică, trecând la reînerea și dezarmarea unui impresionant număr de divizii române (11), iar în ceea ce privește Marina Română, atât la mare cât și la fluviu, la capturarea, dezarmarea și confiscarea navelor de război.

Sunt semnificative eforturile întreprinse de comandamentele noastre maritime și fluviale pentru a stabili relații de cooperare cu cele sovietice, eforturi rămase, în marea lor majoritate, fără rezultate.

Când, la 26 august 1944, contraamiralul Al. Stoianovici, comandantul Forțelor Fluviale de Dunăre, s-a deplasat la Ismail și a luat contactul cu contraamiralul Gorškov pentru a-i cere ca navele de război românești aflate în zona Tulcea să fie lăsate libere să treacă în susul Dunării pentru a participa la urmărirea unităților flotei germane, acesta i-a răspuns că el nu are nici un ordin din partea forurilor superioare sovietice pentru a încetarea ostilităților cu România și că

flota română aflată la Tulcea trebuia să se predea, iar dacă se opune la aceasta el o va distrugă.

A doua zi, 27 august, potrivit ordinelor pe care le primesc și situației în care se găsea, Comandamentul Forțelor Fluviale a predat comandamentului sovietic vasele de care dispunea în zona Tulcea: un monitor, o vedetă fluvială, cinci remorcare armate și trei pontoane pentru transport trupe.

La 29 august, ca urmare a unei noi convorbiri pe care contraamiralul Stoianovici a avut-o la Ismail cu

somite să debace, după care au fost conduse către o destinație recunoscută.

Contraamiralul Stoianovici împreună cu ofițerii superiori de marină, care îl însoțeau, au rămas internați, fără a avea voie să comunice cu cireva, din afară, până în ziua de 7 septembrie, când au fost puși în libertate și transportați de la Ismail la Tulcea cu o vedetă sovietică.

Lucrurile s-au petrecut cam în același fel și în privința flotei maritime.

La 29 august, comandantul Forțelor Navale Maritime,



Destrugeatorul „Regina Maria”

contraamiralul sovietic Gorškov, acesta a acceptat ca flota română de Dunăre să coopereze cu cea sovietică, dar subordonată din punct de vedere operativ Comandantului Flotei sovietice de Dunăre.

Acceptarea ideii de cooperare s-a dovedit a avea însă un scop ascuns. În primul ordin de operații pe care l-a dat, contraamiralul Gorškov a ordonat ca toate navele de luptă române aflate pe Dunăre să se concentreze la Reni - și apoi, printr-un alt ordin, la Ismail -, iar comandantul Forțelor Fluviale împreună cu statul său major să se prezinte, la el, cu toate documentele necesare întocmirii planului comun de acțiune pe Dunăre. În momentul când contraamiralul Stoianovici și statul său major au ajuns cu flota de nave la Ismail, el și ofițerii din statul major al comandamentului au fost conduși într-o clădire din oraș, unde au fost dezamăgiți și puși sub pază armată. Concomitent, în port, toate echipajele navelor române au fost

contraamiralul Horia Măcelariu, a primit din partea amiralului Oktiabriski, comandantul Flotei sovietice din Marea Neagră, un ultimatum prin care i se cerea ca toată Flota de război și auxiliară română să fie predată comandamentului maritim sovietic. În răspunsul pe care l-a dat, comandantul Forțelor Navale Maritime a arătat că, întrucât flota română a încetat din seara de 23 august lupta împotriva armatei sovietice și în ziua de 24 august armata și flota noastră se găseau în stare de război cu trupele germane pe care le-au alungat de pe litoralul românesc, nu vede necesitatea ultimatumului. În acest răspuns se arăta că "Forțele Maritime române sunt gata a primi directive de luptă de la Comandamentul Flotei Roșii din Marea Neagră împotriva germanilor".

Comandor prof. univ. dr.
Jipa ROTARU

continuare în pagina 20



FILE DE ISTORIE

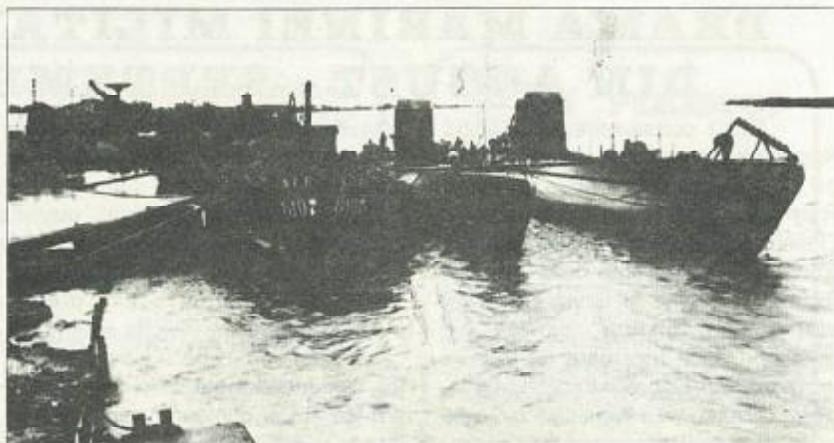


urmare din pagina 19

În aceeași zi, prin contraamiralul Stoianovici care se deplasase la Ismail și ducea discuții cu contraamiralul Gorskov pentru stabilirea condițiilor de cooperare a Flotei de Dunăre, a propus ca Forțele Navale Maritime să coopereze cu cele sovietice în aceleași condiții care se vor stabili și pentru cele fluviale.

În ziua următoare, 30 august, o grupare de cinci motonave sovietice a sosit în portul Constanța, amiralul sovietic care o comanda fiind primit cu toate onorurile militare de navele române.

La 1 septembrie, potrivit unui ordin de operații al amiralului Oktiabriski, Comandamentul Forțelor navale maritime a luat măsuri ca navele române să fie gata a escorta, la ordin, un transport de aprovizionare a trupelor pe ruta Odessa-Constanța. A doua zi, 2 septembrie, potrivit unui nou ordin al comandamentului de marină sovietic, nava "Murgescu" a primit misiunea ca împreună cu o escortă de patru șalupe vânătoare de submarine sovietice să meargă în întâmpinarea unui grup ce cinci dragoare care veneau de la Odessa și pe care să-l conducă în portul Constanța. În momentul când nava "Murgescu", sosită cu exactitate la punctul de întâlnire ce i se fixase, întorcea pentru a lua în pupa sa și conduce la Constanța grupul de dragoare sovietice, unul dintre acestea, din motive necunoscute a făcut explozie și s-a scufundat.



Submarinele „Marsuinul” și „Rechinul”

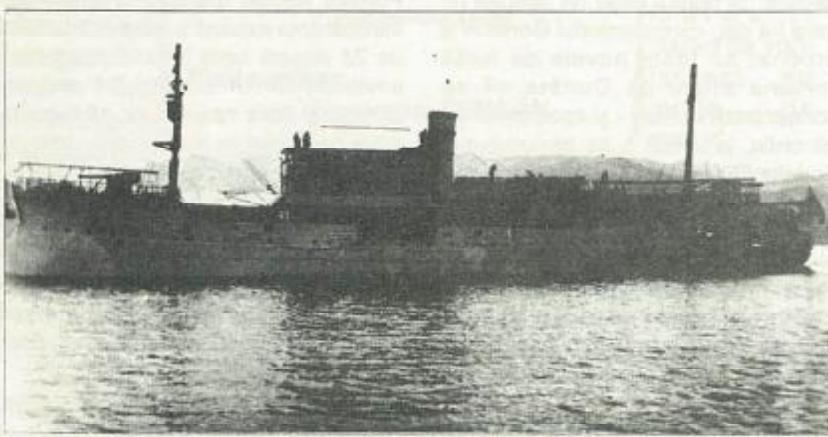
Acest fațt a constituit un pretext pentru Comandamentul naval sovietic să acuze marina română de sabotaj și complicitate cu marina germană din Marea Neagră și să rupă contactul cu comandamentul naval român. În dimineața de 5 septembrie toate navele române au fost ocupate simultan de detașamente sovietice, care au dezarmat personalul, pe care apoi l-au debucat și lăsat liber la uscat. Concomitent au fost dezarmați și apoi lăsați liberi și ofițerii din statul major al Comandamentului Forțelor Navale Maritime iar întreaga arhivă a acestui comandament a fost luată de comandamentul sovietic.

În ziua de 5 septembrie, odată cu dezarmarea navelor aparținând Comandamentului Forțelor Navale Maritime, au fost dezarmate și unitățile (navale și terestre) ale Comandamentului Litoralului Maritim și

Fluvial, care se găseau în incinta portului Constanța. Probabil din necesități operative, proprii sovietilor, în urma unei hotărâri anticipate nu a fost dezarmată nici una din bateriile de coastă. În cursul acestei zile comandantul Litoralului Maritim și Fluvial Român s-a prezentat generalului Murgunov, comandantul sovietic al litoralului Mării Negre, care se afla la Constanța, asigurându-l de sinceritatea colaborării unităților române de pe litoral cu cele sovietice. În după-amiaza zilei, generalul Murgunov a făcut o inspecție bateriilor de coastă române din zona Constanța, rămânând foarte mulțumit de constatăriile făcute.

Ca urmare a acestui fapt, în seara aceleiași zile comandamentul sovietic al litoralului Mării Negre a trimis un ofițer de legătură pe lângă Comandamentul Litoralului Maritim și Fluvial Român și căte un ofițer și trei soldați sovietici la fiecare baterie de coastă română.

Condițiile precare în care au fost nevoie să-și desfășoare activitatea forțele maritime determinate de amestecul destul de brutal al Comandamentului Maritim sovietic, nu au putut împiedica totuși participarea unor unități și mari unități de nave, dar și terestre ale Marinei Militare în toată această a doua etapă a războiului mondial la o serie de acțiuni de luptă dintre cele mai importante împotriva atât a forțelor maritime germane în retragere și redislocare, cât și a unor trupe germane aflate în aceeași situație, în Dobrogea și de-a lungul Dunării până la Turnu-Severin.



Nava bază „Constanța”

ANCHOR TRADITION MARINERESTI ANCHOR

"Navigare necesse est, vivere non est necesse" -

"A naviga este necesar, a trăi nu este obligatoriu" spune un vechi dictum latin care ne conduce la gândul că omul, de când a apărut ca ființă rațională, a găsit în masa de apă planetară nu numai elementul vital dar și o sursă principală a existenței sale pe care a învățat să o folosească chiar de la începuturi.

Navigația presupune, însă, existența triadei - apa, omul, mijlocul plutitor, cu alte cuvinte - marea (fluviul), navigatorul, nava.

Fără a face introspectii în cele câteva mii de profesii prin care omul își petrece existența-i pământeană efemeră, pot să afirm că cea de navigator sau marină este, prin excelență conservatoare a unor tradiții ale căror începuturi se pierd în negura timpului. Una din acele tradiții, evocate în continuare, este tradiția legată de ...

BOTEZUL NAVEI

De ce este necesar? Putem invoca multe motivații și, câteva, merită a fi menționate.

Ca element al triadei: apa - navigator - navă, în care apa și navigatorul sunt individualizate printr-un nume de botez, se impune ca și nava (al treilea element) să fie individualizată.

Nava, mijloc plutitor pe întinderile albastre în noienul de surate ce-și revendică dreptul de a pluti, deci a exista, trebuie să fie identificată ca apartinând unui popor, țării, națiuni și să poarte însemnele statale, reprezentate prin drapelul țării - pavilionul.

Nu în ultimul rând trebuie menționat faptul că nava este rezultatul muncii de concepție și creație a unui mare grup de proiectanți, arhitecți și constructori navali, a unor meseriași de elită și, care, la rândul lor sunt individualizați prin produsul creației lor.

Ce presupune botezul unei nave?

În primul rând atribuirea, printr-un document oficial emis de o autoritate statală sau guvernamentală, a unui nume, actul în sine devenind ceea ce îndeobște este cunoscut, Certificatul de botez. Sub acest

Carpați, Ciucaș etc.

Pentru navele militare: a) oameni de seamă: Ștefan cel Mare, Mihai Viteazu, Mihail Kogălniceanu, Ion Brătianu; b) localități unde căstigătoarea română s-a umplut de glorie: Mărășești; c) eroi marinari: căpitan Constantin Dumitrescu, sublocotenent Ghiculescu; d) amirali: Bărbuneanu, Scodrea, Sebastian Eustațiu; e) calități specifice marinilor: Viteazu, Voinicu, Grozavu; f) fenomene ale naturii: Viforul, Vijelia, Taifun; g) stele și constelații: Orion, Vega etc.

Numele unei nave, dincolo de faptul că o identifică și o



**Moment solemn la bordul monitorului „Mihail Kogălniceanu”:
Acordarea pavilionului navei**

nume nava se înscrise în Registrul Naval.

Pentru navele militare, Certificatul de botez este reprezentat de Ordinul de Zi, emis de ministrul apărării naționale sau, după caz, de Comandantul Marinei Militare.

O scurtă privire asupra numelor pe care le poartă navele militare sau civile, ca să mă refer doar la cele românești, vor evidenția faptul că acestea se referă la: a) localități: Constanța, Vaslui, Videle; b) județe: Alba, Teleorman; c) ape: Siretul, Oltul, Prahova; d) munte

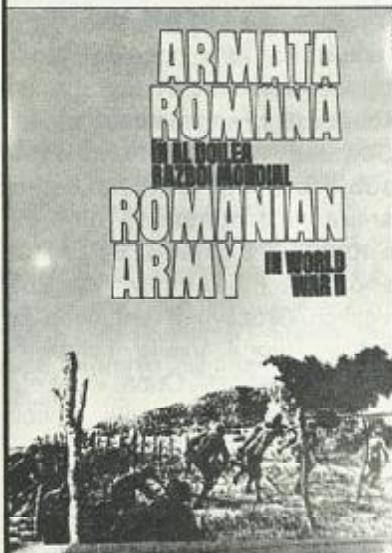
individualizează printre alte nave, pentru marină mai are și o altă semnificație. Este un simbol care-l apropiă prin simțire de ceea ce reprezintă cuvântul PATRIE. Indiferent de meridianul pe care navigă, NAVA este o participă din pământul patriei, iar tricolorul ce flutură la catarg aduce în conștiința altor popoare mesajul de existență materială și spirituală a unui popor de români și a unei țări - ROMÂNIA.

Comandor

Ioan DAMASCHIN

continuare în pagina 25

„ARMATA ROMÂNĂ ÎN AL DOILEA RĂZBOI MONDIAL”



În urmă cu jumătate de veac, armata română se angaja în cea de-a două conflagrație mondială cu dorința de a șterge cele trei lacrimi de pe obrazul țării: Basarabia, Bucovina și Transilvania de Nord. La 22 iunie 1941, generalul Ion Antonescu se adresa armatei sale prin memorabila frază: "Ostași, vă ordon: treceți Prutul!" Epopeea pe care aveau să o trăiască oamenii români între anii 1941-1945 este subiectul albumului istoric "ARMATA ROMÂNĂ ÎN AL DOILEA RĂZBOI MONDIAL", publicat la Editura Meridiane, București, 1995, de un valoros colectiv de autori, avându-i coordonatorii pe comandorul profesor universitar doctor Jipa Rotaru, profesor Carol König și

locotenent-colonel doctor Aleșandru Duțu.

Albumul istoric se constituie într-o bine concepută și realizată frescă, la realizarea căreia contribuie documentul inedit de arhivă, harta ușor lizibilă, informația condensată, datele cuprinse în statisticile sugestive, fotografia în cele mai multe cazuri necunoscută până acum, iar textul (bilingv: română-englez) este legenda care întregește în chip fericit demersul întreprins de meritul istorici militari.

Lucrarea este structurată pe opt capitol; primul analizează "Preliminari"-le care au condus un stat unitar modern ca cel al românilor din perioada interbelică la intrarea în mareea conflagrație a veacului nostru. Cel de-al doilea: "Angajarea României în război. Eliberarea Basarabiei și a părții de nord a Bucovinei", vorbește de la sine ca și cel de-al treilea ce este o minuțioasă analiză a "Acțiuni (lor) militare desfășurate pe teritoriul URSS" de armata română cu toate componente sale terestre, aero și navale. Refluxul armatei germane aduce trupele române în țară și schimbarea partenerului, modificări obiectiv analizate în capitolul "Acțiuni militare desfășurate pe teritoriul național (martie-octombrie 1944)". Trecerea României de partea Națiunilor Unite (23 august 1944)".

Participarea armatei române aături de noul aliat, la campania din vest, este analizată etapă cu etapă (vezi capitoile V-VII): "Armata română în operațiile militare desfășurate pe teritoriul Ungariei", "Armata română în operațiile militare din Cehoslovacia", "Participarea trupelor române la acțiunile militare din Austria".

Cel de-al optulea capitol și ultimul,

se constituie într-o minuțioasă analiză a datelor, având acoperire faptele prezентate în capitoile anterioare în ceea ce privește "Contribuția României la obținerea victoriei"; redând cuvintele deputatului laburist englez Ivor Thomas, în Camera Comunelor: "De vreme ce România este a patra țară ca efectiv împotriva Germaniei, ar fi cazul să se propună să i se acorde un statut de ccbeligeranță", propunere rămasă doar ca un ecosu peste timp, ce doare și astăzi.

Dar, dând Cezarului ce este al Cezarului, sunt redate pe câteva file "Ordinele și medalile românești conferite în timpul celui de-al doilea război mondial" precum și prezentarea "Drapelelor de luptă românești din timpul celui de-al doilea război mondial", sub care s-au aflat sute de mii de oameni ai neamului.

Lucrarea în sine, beneficiind de "Indicii" sintetici, se constituie într-un excelent instrument de lucru atât pentru istoricul militar ori civil, pentru diplomatul, ori politicianul de astăzi, dar și într-un frumos omagiu adus veteranului care, cu emoție, își caută în filele albumului unitatea ori subunitatea pe frontul de est ori de vest, și o lectură plăcută, utilă și facilă pentru oricare cititor iubitor de istorie și neam.

N.R. Cei ce sunt interesați în procurarea albumului se pot adresa Muzeului Marinei Române, telefon 041/619035.

**Muzeograf principal,
Mariana PĂVALOIU**

„ANGELA LEFTERESCU - UN CĂPITAN DE CURSĂ LUNGĂ”

Fascinanta lume a mărilor, a marinilor, a tot ceea ce dirijează resorturile interne ale sufletului lor atunci când se află între cer și apă sau când descoperă pământuri și lumi mirifice, a stârnit, dintotdeauna, imaginația scriitorilor și poetilor, care, din preaplinul sensibilității lor le-au dedicat și dăruit adevărate

poeme strânse între copertile unei cărți. Oricât de multe ar fi aceste poeme, ele nu pot să cuprindă, însă, în întreaga ei existență, viața de marină. MARINĂRIA. O profesie pe căt de frumosă pe atât de grea, plină de neprevăzuturi și situații limită în care, nu rareori, marinul, omul, bărbatul aflat în competiție cu natura dezlănțuită sau

cu monotonia întinderilor albastre, tinde spre limitele suportabilului omenesc.

"ANGELA LEFTERESCU - un căpitan de cursă lungă" este o carte care, iată, infirmă "hegemonia" bărbatului asupra profesiei de marină. O carte datorată întâlnirii întâmplătoare dintre un reporter femeie Rodica SIMIONESCU și un erou de roman marinăresc, tot femeie Angela LEFTERESCU.

Ziaristului și reporterului cu experiență și har, Rodica Simionescu - redactor șef adjunct la postul de radio Constanța - spirit


"ACORDAREA PRIMULUI AJUTOR MEDICAL ÎN CALAMITĂȚI, CATASTROFE, CAMPANIE ORI ALTE SITUAȚII DEOSEBITE"


Imagine de la lansarea cărții

La Constanța, sărbătorirea Zilei Protecției Civile - 28 februarie 1996 - a constituit și un adekvat cadru pentru lansarea unei cărți am spune de referință în acest domeniu. Este vorba despre lucrarea intitulată "Acordarea primului ajutor medical în calamități, catastrofe, campanie ori alte situații deosebite", apărute la Editura "Europolis" și semnată de domnul colonel doctor Constantin Mihalache, medicul șef al Marinei Militare.

Emanatie a unei notabile investiții de inteligență și spirit sintetic, a unei experiențe de mulți ani în universul medicinei militare, această carte este, într-adevăr, așa cum e și sublitrată, un Manual de protecție civilă ce merită să-și alibă locul în biblioteca fiecărui cîntre noi. Căci lucrarea își propune să fie un avizat sfătuitor și

îndrumar pentru situații deosebite, de criză - de la calamități naturale la situații de conflicte armate. Ea ne oferă sugestii și sfaturi concrete asupra modului în care trebuie să se compore populația civilă spre a preveni sau diminua riscurile presupuse de asemenea situații limită de care prezentul, nu numai trecutul, nu scutește - cum poate constata oricine - colectivitățile umane.

Scrisă într-un limbaj clar, accesibil oricui, gândită cu o logica perfectă, cartea este structurată în 13 capitole, în cadrul cărora sunt abordate, treptat, principali factori de risc, cauzele lor și răspunsul adekvat pe care populația civilă trebuie să-l dea acestor teribile încercări de care secolul nostru n-a fost deloc scutit.

Astfel, primele capitole trec în revistă metode de protecție a populației

împotriva cumplitului flagel pe care-l reprezintă un conflict armat modern - "Adăposturi și camuflaje", "Lucrările de salvare și refacere a avariilor", "Mijloace de atac și distrugere aeriene", "Primul ajutor în agresiunile cu substanțe toxice speciale", "Arma biologică", "Mijloace și metode de luptă împotriva incendiilor" etc.

Capitolele următoare informează și dă soluții de protecție împotriva altui redutabil adversar - "Noțiuni generale despre boli", "Boile transmisibile", apoi despre "Caracteristicile urmărilor calamităților naturale și catastrofelor (apă, foc, cutremur)", despre "Principii de organizare și de conducere a formațiilor și mijloacelor sanitare".

Ultimul capitol - "Primul ajutor" - este ilustrat cu un bogat set de planșe ce relevă modalitățile de acțiune și intervenție în aceste situații.

În esență, mesajul cărții domnului colonel doctor Mihalache ar fi exprimat de o veche zicală românească: "Paza bună trece prima dia rea"; în acest caz "paza bună" fiind o excelentă și avizată informație transmisă nouă, cititorilor, pentru care îi rămânem, moralmente, recunoscători.

**Locotenent-colonel
Costin CONSTANDACHE**

sagace și fire sensibilă, nu i-a fost greu să pătrundă în intimitatea sufletului acestui "bătrân lup de mare" cu tulpan - o imagine simbol, care seamănă cu micuța mea doamnă-marină: pe de o parte strănică, pe de alta delicată și frumoasă*.

Așadar ne aflăm în fața unei premiere în literatura română. Un roman-reportaj cu un singur erou - Angela LEFTERESCU. Căpitan de cursă lungă. Roman inedit în literatura română, nu atât prin gen publicistic, cât prin ineditul faptelor prezentate: lumea văzută și trăită pe apă și pe uscat într-o viață de marină, de cea care va rămâne în istoria navegației românești - ANGELA LEFTERESCU.

Comandor

Ioan DAMASCHIN



☆ MAGAZIN ☆ MAGAZIN ☆ MAGAZIN ☆



HORNET F/A-18 E/F AVIONUL SECOLULUI XXI

Pentru o prezență puternică și eficace în linia întâi a intereselor strategice, S.U.A. au nevoie de portavioanele U.S. Navy la fel de mult cum acestea, au nevoie de HORNET - unul dintre cele mai avansate avioane de luptă din lume, din punct de vedere tehnologic. Acestea acționează în cadrul tuturor misiunilor tactice ale U.S. Navy, fiind operaționale atât ziua cât și noaptea, indiferent de condițiile meteorologice.

În 1995 a intrat în exploatare cea mai nouă generație de HORNET-F /A-18 E/F. Autonomia de zbor foarte mare, cantitatea și diversitatea tipurilor de armament luate la bord precum și capacitatea ridicată de manevră, sunt elemente care recomandă acest nou model ca "avionul secolului XXI".

Jn intervalul 1962-1983 au avut loc peste 140 de incursiuni ale submarinelor sovietice în zonele interzise ale litoralului suedez. Încercările marinei suedeze de a distrugе aceste submarine au fost soldate cu tot atâta eșecuri, cu toate că prezența intrușilor a fost evidențiată cu ajutorul hidrolocatoarelor. Specialiștii sugerează că aceste evenimente sunt în legătură cu lansarea de către sovietici a unei "ogive satelizate teleghidate" care implică utilizarea unor energii neconvenționale.

În februarie 1982, ziarul "Die Welt" relatează că marina suedeza a descoperit pe fundul bazinei HORS, lângă localitatea MUSKO, urmele de șenile ale unui robot submarin teleghidat care, deplasându-se pe fundul mării, se confundă cu acesta și nu poate fi detectat de hidrolocator. Incidentul a fost pus în legătură cu celelalte vizite submarine neanunțate ale sovietilor.



ROBOTI SUBMARINI LA MIDIA?

Eugen Celan menționează, în lucrarea sa "Războiul parapsihologic", că și litoralul românesc a fost "vizitat" de roboti asemănători. Evenimentul s-a petrecut în anii '80, când se făceau lucrările de verificare a conductei submarine care leagă gura de colectare a țățeiului extras de la platformele marine continentale, de Combinatul Petrochimic de la Midia. Când urma să fie dată în exploatare s-a constatat, cu stufoare, că era obturată și nu permite tranzitarea țățeiului. Verificându-se întregul traseu al conductei, în zona secțiunii afectate (nu departe de țărm), s-au descoperit urme de șenile similare celor găsite de suedezi.



Nava bază care, în urma investigațiilor, s-a dovedit că dirija robotul, a mai făcut și ulterior "vizite prietenești" în portul Constanța.

Căpitán

Costel SUSANU



urmăre din pagina 21

ISTORIE SI ACTUALITATE

*D*espre lansarea la apă și botezul unei nave, în antichitate la diverse popoare, aflăm dintr-o lucrare a lui Paul Faure, "Viața de toate zilele în Creta lui Minos". Aflăm astfel că în timpul ceremonialului erau invocați zeii și aveau loc sacrificii de animale sau oameni.

Alte neamuri precum etruscii, sumerienii, egiptenii intonau imnuri de slavă zeilor și îl "îmbunau" prin sacrificarea de viețuitoare. Grecii - sacrificau berbeci, românii - pirăți, fenicienii - cele mai frumoase slave. În felul acesta se credea că zeii vor ocroti navele de stânci și furtuni, iar echipajele vor ajunge cu bine la destinație.

În Europa Evului mediu locul sacrificiilor rituale la lansarea navei, când săngele cald stropea bordajul, a fost luat de un alt lichid - vinul roșu. Burdufuri întregi cu vin stropeau puntile. Evident, pentru marinari, acest lichid prețios și mult apreciat nu trebuia totuși risipit, așteptând că spiritul pragmatic și-a spus cuvântul. Nu a trecut mult și s-a ajuns la... "sacrificarea" unei sticle de vin sau de șampanie, obicei păstrat și astăzi la noi.

Ceremonialul botezului navei este un prilej de mare bucurie, aidomă celuia dintr-o familie în care se naște un copil. Prilej de mare bucurie nu numai pentru marinari dar și pentru numerosul public care-l onorează cu prezență.

Participă înalte oficialități de stat și sacerdotiale conferindu-i acestui eveniment, prin încărcătura sa emoțională, caracter de unicat.

Se rostesc cuvinte sacre, se scriu ode de mare simțire românească. "MARITA", cum a fost botezată, în septembrie 1834, prima corabie românească a avut prilejul de a-l avea ca "naș" pe marele poet și patriot Cezar Boljac, ocazie cu care i-au fost inchinate versuri străbătute de un profund simț patriotic.

"Corabie frumoasă! Te du, te du, grăbește!
Pe tăruri depărtate aleargă povestește!
Că lesne-așa nu moare un neam care-a trăit!
Că tirania poate pe-un om să-l prăpădească
Dar viața unei națiuni nu poate să sleiască
Până-n sfârșit, dreptatea în veci a biruit."

Demne de menționat, în acest context, cuvintele rostită de ministrul de Război, Savel Manu, la 2 august 1864 când a fost botezat și s-a arborat tricolorul, la Giurgiu, la primul bastiment din Marina Română modernă, cu nume simbolic "ROMÂNIA": "Acum, scumpă "ROMÂNIE", mergi pe bâtrânlul Danubiu, străbate-i undele care încinge țara de la un capăt la altul și spune tuturor că de azi înainte țara a adăugat o nouă părticică la teritoriul său".

Botezul unei nave militare este oficiat concomitent cu înmânarea pavilionului - drapelul său de luptă. Iată și un scenariu al ceremonialului.

Nava este drapată sărbătoarește cu echipajul aliniat pe puntea principală. Este întâmpinată cea mai mare oficialitate, militară sau civilă, căreia î se dau onorurile militare. Se oficiază o slujbă religioasă. Dacă în perioada postbelică, până în anul 1990, urmare a ideologiei comuniste se considera că fiind incompatibile ceremonialurile religioase cu cele militare astăzi se poate constata că ele se completează reciproc făcând parte dintr-un întreg. Acel întreg de simțire românească, patriotică și creștină.

Se dă citire Ordinului de Zi prin care se botează nava și se înmânează pavilionul. Este tăiată panglica ce ține o sticlă de șampanie suspendată, care se va sparge de bordaj. O superstiție marinărească spune că o navă căreia la botez nu î se sparge sticla de șampanie va sfârși într-un naufragiu. Superstiție sau nu, marinarii, și nu numai ei, știu că aşa s-a întâmplat cu superpetrolierul românesc "INDEPENDENȚA", lansat la apă în anul 1977. În mai puțin de doi ani a sfârșit în flăcări în strâmtoarea Bosfor.

În final se ridică în acordurile imnului național pavilionul și mareale

pavoaz.

Navele militare intrate în înzestrarea Marinei Române după anul 1990 - fregata "AMIRAL BĂRBUNEANU", monitoarele "MIHAIL KOGĂLNICEANU" și "ION C. BRĂTIANU" s-au bucurat la botez, pe lângă ceremonialul militar și de cel religios oficiat de un sobor de preoți condus de însuși Înalți prea Sfântul arhiepiscop Lucian Florea.

Botezul unei nave ar fi incomplet dacă nu ar fi urmat și... de cele lumești. Un cocktail la care oficiali și marinari ciocnesc un pahar urându-și reciproc "VÂNT BUN DIN PUPA".

Comandor

Ioan DAMASCHIN



★ MAGAZIN ★ MAGAZIN ★ MAGAZIN ★

O NOUĂ AMENINȚARE

Acstea noi mijloace de luptă au în componență o sursă de energie, unul sau mai multe generatoare de radiofrecvență, o antenă specială de emisie și un sistem de comandă și control. Banda de emisie este cuprinsă între 3KHz și 300GHz iar cercetările în domeniul sunt centrate pe studierea efectelor pe care le au câmpurile electromagnetice asupra țesuturilor vii și psihicului uman.

Efectele la țintă sunt distructive: modificări la distanță ale comportamentului uman (somnolență, agresivitate, apatie, agitație etc.), perturbări ale activității cerebrale prin blocarea mediatorilor nevrotici, disocierea moleculelor de ADN sau ARN, distrugerea membranelor celulare, efecte ce pot fi asociate cu invaliditatea sau chiar decesul victimelor.

ARMELE ELECTROMAGNETICE ANTIPERSONAL



Prin folosirea antenei speciale de emisie și a unui puternic sistem de calcul se poate controla geometria spațială a câmpului electromagnetic din jurul țintei, existând și posibilitatea curbării fasciculului emis pentru "vederea" dincolo de orizont și urmărirea simultană a mai multor ținte, fără mutarea antenei.

Apărarea împotriva armelor electromagnetice presupune construirea unor sisteme capabile să detecteze radiațiile agresive și să emită un "câmp de răspuns" pentru neutralizarea acestora. Există preocupări și în domeniul farmaceutic pentru prevenirea iradierii sau tratarea celor expuși.

Amenințarea pe care o reprezintă aceste noi mijloace de luptă reclamă în primul rând cunoașterea performanțelor atinse în domeniul și a efectelor la țintă precum și stimularea muncii de cercetare autohtone pentru identificarea mijloacelor de protecție oportune și eficiente.

Locotenent - inginer

Alexandru BĂRĂITĂREANU

"Erată" la alfabetul MORSE

DEDICAȚIE: Dedic acest articol celor care poartă sau au purtat pe epolet frumosul simbol cu săgeți al trasmisioniștilor.



M.M. Pr. Mihai DOROBANȚU
Maestrul sportului, Indicativ Y04CBT

Alfabetul Morse, inventat în 1832 de Samuel Finley Breese Morse, se utilizează pe plan mondial pentru facilitarea cooperării civile și militare, interne și externe.

Conform hotărârilor I.T.U. (International Telecommunication Union), cu sediul la Geneva, care este instituția specializată a O.N.U. pentru telecomunicații, au fost stabilite semnele Morse de bază folosite în traficul radio: 26 de litere (ABCDEFGHIJKLMNPQRSTUVWXYZ), 10 cifre (0123456789), 5 semne de punctuație (., / ? =). Alfabetul Morse conține cu mult mai multe litere și semne de punctuație, dar celelalte sunt cu specific național și (sau) nu prezintă importanță.

Transmisiunile civile și militare din "vest" (din țările care nu au fost sub influența URSS), dar și cele civile din "est", respectă aceste prevederi. Doar în armatele din "est" au fost introduse, prin consilieri sovietici, unele modificări, după sistemul intern rus. Aceste modificări trebuie analizate pe rând pentru a demonstra necesitatea urgentă a revenirii la normalitate:

1. LITERE. Doar radiotelegrafiștii militari din "est" sunt nevoiți să învețe, în plus, 5 litere, datorită

★ MAGAZIN ★ MAGAZIN ★ MAGAZIN ★

specificului alfabetului de bază rus, compus din 31 de litere. După revoluție, ținând cont de orientarea omnidirecțională a României și de faptul că motivația inițială impusă după cel de-al doilea război mondial nu mai există, se impune alinierea la sistemul internațional de 26 de litere și a transmisiunilor militare.

2. CIFRE. Prin "tradiție sovietică" este aproape obligatoriu în armată transmiterea abrevierii "T" în loc de zero, care de fapt este corectă în text de cifre. I.T.U. a stabilit mai multe abrevieri, neobligatorii pentru cifre: A pentru 1, U pentru 2, V pentru 3, B pentru 7, D pentru 8, N pentru 9 și T pentru 0 (au rămas neabreviate cifrele 4,5 și 6). Pentru normalizarea situației soluția este să se lucreze cu zero, conform I.T.U. (cinci linii) și în cazuri particulare să se utilizeze abrevierile aşa cum sunt prevăzute pe plan mondial, în funcție de context (mai ales pentru 1,9 și 0).

3. SEMNE DE PUNCTUAȚIE. I.T.U. a stabilit cinci semne de punctuație de bază: punctul, virgula, bara de fracție, semnul întrebării și separația. Toate radiocomunicațiile civile și militare internaționale (inclusiv cele civile din România) respectă semnificația lor. Doar în armată, după sistemul intern rus, punctul

se notează ca virgulă iar virgula ca semn de exclamare. Confuzia apare când un radiotelegrafist militar român susține un examen, un concurs la un for internațional de telecomunicații sau când lucrează într-o rețea de cooperare internă sau internațională. Astfel, într-un text clar recepționat nu vor apărea deloc puncte (apar virgule în locul lor) și va fi plin de semne de exclamare (în locul virgulelor). În aceste condiții chiar și un simplu buletin meteo arată bizar. Si un nespecialist își poate imagina confuziile ce se pot crea, înlocuind într-un text punctele cu virgula și virgulele cu semne de exclamare. Problema se complică și mai mult în cazul textelor în limbi străine care necesită traducere.

Pentru eliminarea acestor ambiguități soluția simplă și cea mai la indemână este alinierea la procedura internațională privind cele două semne de punctuație (punctul și virgula).

Dacă propunerile făcute vor deveni operaționale, în frumoasa noastră țară latină, vom putea vorbi toti românii același limbaj Morse. Vom intra în rândul lumii!.

Îmi asum responsabilitatea expunerii, iar celor interesați le stau la dispoziție cu argumente suplimentare.

PRIMĂVARĂ... MILITARĂ

În largul Mării Negre, venirea primăverii se simte mai puțin... Nu apare iarbă, decât pe coace navei, sub linia de plutire, nici florile, în afară de unele locuri de pe punte unde înfloresc... rugina, iar păsările călătoare nu se întorc din țările calde pe calea apelor.

Totuși, primăvara își cere, încet-încet, crepturile, precum militarii (cele de hrănă și echipament), lată cum arată, în general, o primăvară... militară: în luna martie, unde este cazul, se trece la dezapezire. Fără și fi vorba de vreo răscocăță, Doamne ferește, militarii ies cu lopețile, cu topoarele, cu târnăcoapele și devin... spărgători de gheăță, rostind "Ce tare e apa această!" și găindu-lă o țarie adeverată... În luna aprilie, fără a aminti de practicile - regulamentare sau nu - ale trecutului, eete, totuși, luna înfrumusețării căzărmilor. Se sapă grădinile și pe unii gradați, se tale copaci și unii incisciplinați de pe liste de învoiți, se scoate cazarmamentul și, ici-colo, căte un cftat, pentru că e primăvară, se schimbă doar lenjeria, nu și săngele, cum se spune în popor...

Pe nave se trece la marțagoni și furbișat, vopsit și amarat totul pe punți, că încep aplicările, chiar în preajma Paștelui, urmând ca echipajele să se întoarcă din mare la Paștele... cailor putere, pentru a fi acasă în noaptea de Înviere, cu pască, cuă roșii, vin și beré, cu drob de miel, care să înlocuiască, vremelnic, celebrul bimbire!!...

Așadar, e primăvară și-n viața militară, trece și postul Paștelui, nu și cel de sârbinelă, unde ostașul se gândește la căle un corp de fată, (nicidecum corpul de gardă!), visează cireșe de mai și strigă la timp "Stai! Stai pe loc, timpule, în loc să treci mai repede, să-ajung și eu acasă!..." Dar, timpul trece, primăvara la fel și vine vremea când militari sunt în vervă: trec în rezervă! Ura! și... la gară!

Rămâne amintirea: a fost odată, în armată, o primăvară militară!

cu foc concentrat

☺ Împreună, făceau un întreg arsenal: el merge **glonț**, la ea, ei îl mergea gura ca o **mitralieră**, că o surprinse goală **pușcă**, fapt pentru care privirea lui era **aruncătoare de flăcări**. S-au căsătorit și-a ieșit un copil sănătos... **tun!**

☺ La tragerile de noapte, cu o privire ageră, avânde cartușe trasoare, poți vedea când... nu nimerești ținta.

☺ Așa a înțeles soldatul Tilică regulile de bază ale tragerii: să fixezi bine arma în umăr, să iezi linia de ochire, să-ți oprești respirația și, înainte de-a apăsa ușor pe trăgaci, să-ți astupi urechile cu ambele mâini.

☺ Este adevărat că a reușit să arunce grenade la 30 de metri, numai că aceeași distanță era și de el și de țintă...

☺ Când infractorul ceru un foc santinelei, aceasta încearcă: "Doriți foc cu foc, sau foc automat?"



A "tras" la foc concentrat,
Ananie GAGNIUC

PRET 500 Lei

