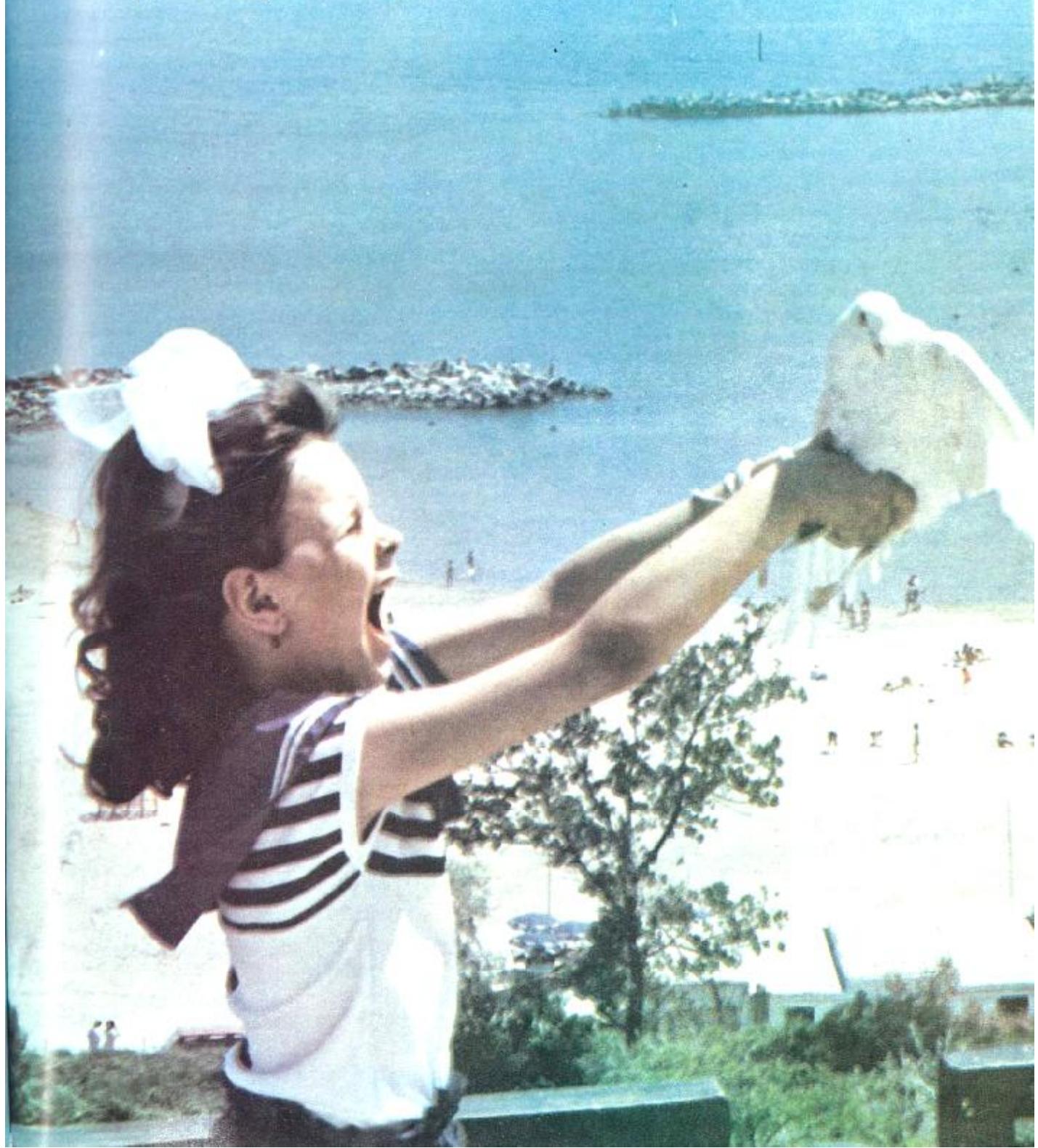


MARINA ROMÂNĂ

REVISTA EDITATA DE MARINA MILITARA

NR. 40 (IULIE 1996)



Din SUMAR:



COOPERATIVE PARTNER '96 pag. 4

„DA” PENTRU PARTENERIAT pag. 5

PARTENERUL ROMÂN SE PREZINTĂ pag. 6

PERIPLUL NAVEI „MIDIA” ÎN JURUL EUROPEI pag. 16

NAVIGATORI ÎN LABIRINTUL CUNOAȘTERII pag. 18

FILE DE ISTORIE pag. 21

GHID DE ORIENTARE PROFESSIONALĂ pag. 24

DIN LIRICA MĂRII pag. 26

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

Traducere text :

Marilena COSTESCU

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

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 difuzate de **RODIPET**.



COPERTA I: „Să înceapă aplicația !!!”

COPERTA IV: Exerciții în Marea Neagră



**"BUN VENIT" OASPEȚILOR,
SUCCES ÎN ACTIVITĂȚILE "COOPERATIVE PARTNER '96"**

**"WELCOME" TO THE GUESTS,
SUCCESS TO "COOPERATIVE PARTNER '96" ACTIVITIES**

Pozitia geostrategică a României în zona Mării Negre a creat condiții favorabile Marinei Militare de a dezvolta colaborarea în domeniul naval cu toate statele lîmitrofe Ocenului Planetar.

Această colaborare s-a concretizat, începând cu 1990, în creșterea, an de an, a numărului de nave militare aparținând altor flote care vizitează România și a numărului de nave românești care vizitează alte state, stabilindu-se astfel puncte ale cunoașterii reciproce, esențiale în contextul cooperării și realizării unor zone de securitate.

România a fost prima țară care a semnat Documentul-Cadru al Parteneriatului pentru Pace. În cadrul acestui concept politico-militar, Marina Militară a realizat până în prezent un complex de activități: exerciții, aplicații navale internaționale, schimburi de observatori militari la diverse activități, schimburi de ofițeri cursanți la diverse instituții de pregătire.

Între anii 1990 - 1996, perioadă în care Marina Militară a cunoscut o etapă importantă de reorganizare și modernizare a structurilor la toate eșaloanele, portul Constanța a fost gazdă pentru un număr de 81 nave și 184 delegații militare străine, totalizând 46.069 persoane. În același timp, un număr de 32 de nave românești au vizitat porturi din Marea Neagră, Marea Mediterană și Oceanul Atlantic participând la 35 exerciții și aplicații internaționale. Toate acestea demonstrează rolul important al Marinei Militare în demersurile României de integrare în structurile euroatlantice.

"COOPERATIVE PARTNER '96" este cea mai complexă aplicație de până acum din Marea Neagră, atât prin numărul de participanți - în total 29 nave aparținând flotelor a 9 țări, infanterie marină și aviație, cât și prin multitudinea de misiuni ce vor fi realizate în comun.

Suntem convinși că activitățile își vor atinge scopul și vor fi realizate la standardele propuse, iar marinarii străini vor beneficia de ospitalitatea specifică românilor.

Urăm tuturor oaspeților "BUN VENIT" și succes în realizarea activităților planificate.

Şeful Statului Major al Marinei Militare

Viceamiral - comandor,



Gheorghe ANGHELESCU

The geo-strategical position of Romania in the Black Sea area offered the Romanian Navy favourable conditions for promoting bonds of naval cooperation with the navies all over the world.

Beginning with 1990, year by year, this cooperation recorded an increased number of foreign navy ships paying visits to Romanian harbours, concurrently with an increased number of Romanian ships visiting foreign harbours, fact that fostered opportunities for a better mutual understanding, that is of great importance for the cooperation and for the designation of the areas of security.

Romania was the first country that signed the Partnership for Peace framework document. Under this politico-military concept, the Romanian Navy developed, up to now, activities as: exercises, international naval applications, exchanges of military observers at various training activities, exchanges of officers that attended qualification courses.

In the period 1990 -1996 that was an important stage of reorganization and modernization of the structures at all the Romanian Navy echelons, Constantza port hosted about 81 ships and 184 foreign military delegations, amounting 46.069 persons. At the same time 32 Romanian ships visited various ports in the Black Sea, Mediterranean Sea and Atlantic Ocean, participating in 35 international military exercises. All these, illustrate the important part played by the Romanian Navy in Romania's endeavours to become a full authority member of the Euro-Atlantic structures.

"COOPERATIVE PARTNER '96" is the most complex exercise developed in the Black Sea, having in view the number of the participants - all in all 29 vessels belonging to 9 navies, marines and air force, and also the number of the combined missions.

We are convinced that the activities will attain their goals at standards, and that the foreign participants will become acquainted with the Romanian hospitality.

A warm "WELCOME" to our guests and success in developing the planned activities.

Chief of Romanian Navy Staff

Viceadmiral,

COOPERATIVE PARTNER '96

Cea mai complexă aplicație din Marea Neagră în cadrul Parteneriatului pentru Pace
Interviu cu domnul comandor TRAIAN ATANASIU, locuitor al Șefului Statului Major al Marinei Militare

- Domnule comandor, în luna iulie 1996 se desfășoară în Marea Neagră o aplicație complexă, multinațională în cadrul Parteneriatului pentru Pace. Vă rog să ne spuneți care este semnificația acestei activități?

- După cum se știe, România este prima țară care a semnat Documentul-Cadru al Parteneriatului pentru Pace, fapt semnificativ pentru opțiunile noastre în ceea ce privește integrarea în structurile de securitate europene și euroatlantice.

Marina Militară a participat până în prezent, cu nave sau reprezentanți, la un mare număr de activități - exerciții, aplicații internaționale cu forțe navale ale țărilor membre ale N.A.T.O., atât în Marea Neagră cât și în Marea Mediterană sau chiar în Oceanul Atlantic. Aceste activități au drept scop adaptarea sistemului de pregătire al forțelor noastre navale la standardele de pregătire ale forțelor navale N.A.T.O. Cele desfășurate în anii anteriori au demonstrat faptul că nivelul de pregătire al comandanților și în general al echipajelor românești nu este cu nimic mai prejos față de cel al navelor partenere.

Pentru realizarea interoperabilității este necesar însă ca aceste exerciții și aplicații să atingă un grad ridicat de complexitate. Acesta este unul din obiectivele pe care și le propune aplicația "COOPERATIVE PARTNER '96" și care este cea mai complexă aplicație din Marea Neagră în cadrul Parteneriatului pentru Pace.

- Care sunt forțele participante și din ce țări?

- Doresc să fac precizarea că la această aplicație participă trei categorii de forțe: navale, terestre și aeriene, care ridică nivelul de complexitate al activităților. Mai exact, vor participa un număr de 29 de nave de luptă și auxiliare aparținând

Bulgariei (2 nave dragoare), Greciei (un distrugător), Italiei (o fregată și o navă de desant), României (2 fregate, 2 nave purtătoare de rachete, 6 vedete torpiloare, 2 nave dragoare, un remorcher maritim), Spaniei (o corvetă), Grupării Navale de Intervenție N.A.T.O. din Mădžerana - "STANAVFORMED" - (o fregată germană, un distrugător englezesc, un distrugător grecesc, o fregată spaniolă și una turcă), S.U.A. (o navă de desant), Turciei (o fregată și două distrugătoare), Ucrainei (o corvetă).

Trupele terestre participante la aplicație vor fi reprezentate de infanteria marină aparținând Italiei (o companie a 100 de oameni), României

evacuare a personalului necombatant, decolare-apuntare a elicopterelor ambarcate, manevră în formații navale și aeriene, transmisii radio și prin mijloace vizuale, reaprovizionarea pe mare cu materiale și combustibil, schimbare de personal între nave.

- Ce se așteaptă în finalul aplicației "COOPERATIVE PARTNER '96"?

Îndeplinirea obiectivelor cuprinse în Programul de Parteneriat presupune creșterea numărului aplicațiilor concomitent cu ridicarea gradului de complexitate. Astfel de aplicații relevă nivelul de pregătire și stadiul privind atingerea obiectivelor propuse. "COOPERATIVE PARTNER '96" fiind o aplicație foarte importantă în cadrul acestui gen de activități care angrenează un număr mare de nave și multe țări, se așteaptă să se finalizeze cu o serie de concluzii deosebit de utile pentru activitățile ulterioare, care trebuie conștientizate de factorii de răspundere, atât militari cât și politici din țările partenere. De altfel, la partea finală a

activităților vor fi prezente și personalități civile și militare aparținând țărilor participante până la nivel de miniștri ai apărării, șefi ai statelor majore generale și ai statelor majore de marină.

Pregătirile în vederea desfășurării aplicației au stabilit programul detaliat pentru fiecare participant și noi sperăm să realizăm o cooperare foarte bună atât la nivelul comandamentelor cât și la cel al navelor.

Concluziile ce se vor trage la bilanțul aplicației "COOPERATIVE PARTNER '96" vor constitui o bază utilă de promovare a activităților ulterioare.

- Care ar fi acestea?

- "COOPERATIVE PARTNER '97"

Comandor Ioan DAMASCHIN



"DA" pentru Parteneriat!

Sondaj de opinie în rândul locuitorilor Constanței

Recent, redacția revistei "MARINA ROMÂNĂ" a inițiat un sondaj de opinie în rândul locuitorilor orașului Constanța, scopul urmărit fiind relevarea părerii privind desfășurarea, la sfârșitul lunii iulie, în apele teritoriale românești, a amplei aplicații aeronaavale și terestre "COOPERATIVE PARTNER '96", în cadrul "PARTENERIATULUI PENTRU PACE". Ne-au răspuns, cu amabilitatea pentru care le mulțumim, oameni de vârstă și ocupații diferite, reprezentativi pentru structura populației celui mai mare port maritim al țării, ce va fi gazda aplicației "COOPERATIVE PARTNER '96".

Redăm, în rândurile ce urmează, răspunsurile a zece din subiecții intervievați:

Cezar CULEȚU, elev în clasa a XI-a C a Liceului "MIRCEA CEL BÂTRÂN": "În ce mă privește, cred că e deosebit de importantă și pozitivă participarea țării noastre în cadrul 'PARTENERIATULUI PENTRU PACE' și, acum, în postură de gazdă a unei aplicații de mare anvergură - 'COOPERATIVE PARTNER '96' - despre care am aflat amânatul din presa scrisă, de la radio și T.V. Am sentimentul - confirmat și de sondajele de opinie efectuate de organisme specializate - că toată lumea din România dorește să intrâm în N.A.T.O., iar Parteneriatul mi se pare 'ușă deschisă' pentru viitoarea noastră integrare. Motivul este clar - este opțiunea majorității românilor (în care se regăsește și a mea) - pentru VEST, pentru siguranță și prosperitate. Apreciez că Armata Română, în rândul căreia îmi voi face și eu datoria, după admiserea și absolvirea Facultății de Cibernetică pe care doresc să-o urmez la terminarea liceului, are un nedezințat și onorabil rol în acest proces dorit de toți".

Ioan TĂTARU - inginer: "În ideea integrării României în N.A.T.O., alinierea pregătirii și dotării forțelor noastre armate la standardele armatelor țărilor membre este o condiție implicită, astfel că aplicația în pregătire oferă, după părerea mea, o nouă posibilitate de testare a disponibilităților de cooperare și acțiune ale armatei noastre. Este totodată o șansă pentru profesioniștii Marinei Militare, ca și ai celorlalte arme participante, de a învăța din experiența partenerilor și de a-și face cunoștuțe propria pregătire și destinație".

Nicoleta GHIOCEL - administrator la magazinul "Cadouri Turist": "Eu văd aceste acțiuni ale Armatei României, ale Marinei Militare, în cadrul PARTENERIATULUI PENTRU PACE - și, deci, și la aplicația din iulie, ca o strădanie de a consolida siguranța națională a țării noastre, în aceste vremuri tulburi. și sigur că sunt de acord cu aceasta flindcă cine nu vrea să fie

pace, belșug și să nu mai trăim cum am trăit? Aș mai dori să transmit invitația tuturor partenerilor - români și oaspeți străini - să ne viziteze magazinul, alegându-și, poate, o amintire din această țară, la Constanța".

Mihai BOCAI - ziarist la cotidianul "Cuget Liber" din Constanța: "Ca ziarist și constanțean doresc nu numai să mă alătur, prin părere mea, opiniei a peste 90% dintre români față de 'PARTENERIATUL PENTRU PACE' și opțiunea României pentru N.A.T.O. și structurile europene, ci să relev rolul deosebit de activ, de 'vârf de lance', pe care Marina Militară Română îl are în acest proces. Profesional și chiar sufletește (am făcut armata la Marină) am legături bune cu acest spațiu, am participat și am scris despre acțiunile Marinei în Parteneriat așa că, în deplină cunoștință de cauză - cred eu - pot afirma că marinarii militari fac un bun serviciu țării".

Iulian MUȘATESCU - veteran de război: "Eu știu ce e războiul, i-am cunoscut cumplitele sale orori, căci am făcut frontul, în al doilea război mondial. În funcție de comandant de pluton, în compania de pionieri a Regimentului 34 Infanterie, am fost rănit la Cotul Donului, cota 221, în 29 octombrie 1942. Eu cred că trebuie să facem tot ce putem să evităm un nou război, fie el și local, ce va fi, datorită armelor moderne, incomparabil mai puștiitor. Cred că trebuie să mergem cu aliații noștri firești - cu N.A.T.O. - iar 'Parteneriatul' îl apreciez ca o cale spre acest deziderat. Alianță firești, căci din 1944 până în 1989 noi n-am avut aliați ci... ocupanți. Sper ca și aliații să-și aducă aminte de promisiunea făcută în 1944-1945, și neonorată, că nu ne vor lăsa sub ocupație și ne vor ușura calea spre locul nostru firești. Eu cred că nu vor regreta pentru că românul a arătat, și în est și în vest, în trecutul război, că este soldat de elită".

Natalia RĂDULESCU - casnică: "Eu nu prea mă pricep la politică dar dacă Parteneriatul acesta se cheamă că e pentru PACE eu zic că e

bine să fim și noi acolo unde e pace. Numai că pe mine mă sperie când aud de armată; eu îmi aduc aminte de bombardamentele din timpul războiului când ne scula mama din asternut neaplea și fugeam în adăpost Ferească Dumnezeu, maică, de război!"

Dan Mihail PASCU - Directorul Direcției de Muncă și Protecție Socială - Constanța: "Dacă acțiunile desfășurate în cadrul Parteneriatului pentru Pace contribuie la mult mediatizată deschidere europeană, cred că aplicația din vară constituie un pas înainte în această direcție. Sunt meritorii eforturile Marinei Militare de a se ridica la nivelul flotelor din țările membre N.A.T.O. Marina Militară s-a angajat mai mult decât alte arme în acest sens și, ca locuitor al Constanței, faptul nu face decât să mă bucur".

Mariana MORLOVA - profesoară de informatică: "Din căte știu nu este prima dată când țara noastră participă la acțiuni de acest tip. Organizarea unei aplicații internaționale de amploare demonstrează că Marina Militară și-a dovedit deja competența și sunt convinsă că, prin profesionalism, se poate ridica la nivelul țărilor occidentale, trecând peste dificultățile materiale".

Ștefania PĂUN - studentă la medicină: "Nu am prea multe informații despre acest eveniment, în special datorită sesiunii de examene care bate la ușă! Cred însă că orice colaborare internațională este de bun augur chiar și numai pentru schimb de experiență și antrenament".

Romnică VASILIU - militar în termen: "Mă consider privilegiat că am fost repartizat pentru satisfacerea stagiuului militar în Marina Militară deoarece cred că, într-adevăr, este o armă de elită. și pentru aplicația din acest an se vor depune aceleasi eforturi ca și cu alte ocazii, pentru a demonstra acest fapt".

Lt.col. Costin CONSTANDACHE

Căpitan Costel SUSANU

"Partenerul" român se prezintă

În paginile ce urmează vă vom prezenta, stimati cititori, "Partenerul" român, adică nave și echipaje ale Marinei Militare a României, pregătite să participe, în curând, la complexa aplicatie "COOPERATIVE PARTNER '96", cea mai amplă acțiune găzduită de țara noastră, în cadrul "Parteneriatului pentru Pace" și care se va desfășura, așa cum s-a anunțat deja, în perioada 21-27 iulie 1996. Participarea românească, motivată, desigur, și de ipostaza de gazdă a aplicatiei, va angaja un număr mare de nave, de cele mai diferite tipuri - fregate, nave purtătoare de rachete, dragoare maritime, vedete torpiloare precum și remorcherul maritim salvator "GROZAVUL", ce vor evoluă alături de parteneri din mai multe țări, deja menționati în paginile anterioare ale revistei noastre.



NAVA PURTĂTOARE DE RACHETE "LĂSTUNUL"

Face parte din clasa "TARANTUL", intrată în serviciu la 1 ianuarie 1992. Nava poate fi considerată una dintre cele mai moderne ale Flotei Maritime. Caracteristicile și dotarea performante permit "LĂSTUNULUI" să îndeplinească în condiții optime misiuni de interceptare și distrugere a navelor de transport, de luptă de suprafață și a mijloacelor navale de transport desant ale inamicului.

Lungimea navei este de 57 m, lățimea-11 m, pescuijul-3,8 m și poate dezvolta o viteză maximă de 45 Nd. Pentru angajarea în luptă este dotată cu 4 rachete navă-navă, instalații de artillerie pentru apărarea împotriva navelor de suprafață, tunuri cu viteză mare de tragere care asigură apărarea antiaeriană precum și instalații de bruiaj pasiv.

Comandantul navei, de la intrarea în serviciu, în anul 1992, este căpitan-comandorul Iosif GULIN, care ține să remarce pregătirea și coeziunea echipajului, elemente care au contribuit și contribuie decisiv la

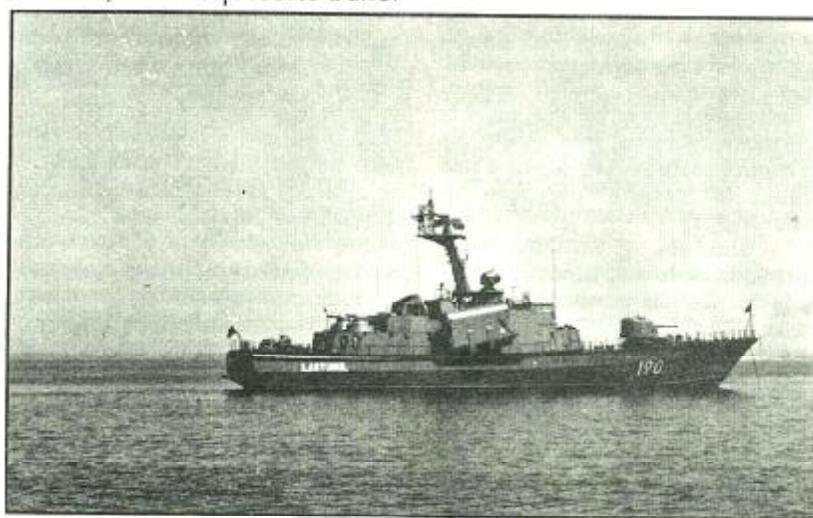
îndeplinirea cu succes a misiunilor primite.

Printre profesioniștii cu vechime la bord se numără comandanțul unității de luptă artillerie și rachete - căpitanul Ghiță MILOIU, comandanțul grup timonerie - M.M.II Stefan NIȚU, comandanțul grup armament - M.M.II Nicolae BĂDESCU, comandanțul grup radio - M.M.I Ion DOBRIN și comandanțul grup turbine M.M.Pr. Nicolae NEAGU.

În luna septembrie a anului 1993 "LĂSTUNUL" a executat prima lansare de rachete, în condiții foarte bune.

În continuare a participat la toate aplicatiile din cadrul Parteneriatului pentru Pace, îndeplinind cu succes misiuni în comun cu navele participante. Dintre acțiunile mai importante amintim: "Briza' 94", "Cooperative Rescue '95" și "Cooperative Partner '95".

Anul acesta nava a executat ieșiri de antrenament pe mare, fiind pregătită să participe la "Cooperative Partner '96" eveniment considerat ca o ocazie în plus de a demonstra redutabilitatea partenerului român.



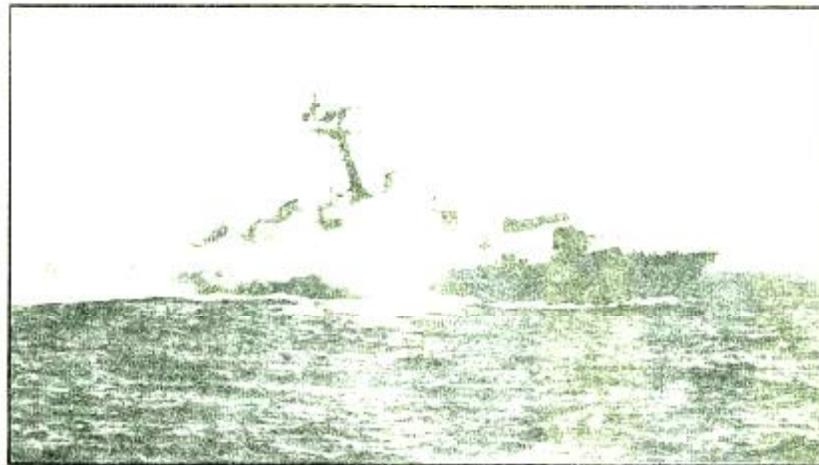
"Partenerul" român se prezintă

NAVA PURTĂTOARE DE RACHETE "PESCĂRUŞUL"

Oricând, un "PARTENER" de nădejde

Nava purtătoare de rachete "PESCĂRUŞUL", ca și "sora" sa "LĂSTUNUL", împreună cu care se va afla, la sfârșitul acestei luni, în rândul navelor românești ce ne vor reprezenta țara în cadrul aplicației "COOPERATIVE PARTNER '96", este una dintre cele mai moderne unități navale ale Flotei Maritime Militare, capabilă, prin mijloacele sale tehnice și prin gradul de profesionalism al echipajului, să îndeplinească misiuni de mare complexitate.

Răspunzând, cu amabilitate, solicitării noastre de a-și prezenta, desigur sintetic, nava și echipajul, comandantul "PESCĂRUŞULUI", căpitan-comandor Gabriel Comloșanu ne spune că un prim aspect notabil este faptul că aproape 90 la sută dintre oamenii bordului alcătuiesc aceeași echipă ce a preluat nava, pe 30 decembrie 1991, de la Sevastopol. Chiar primul marș al navei sub pavilion tricolor - traversada de 8 ore Sevastopol-Constanța - efectuat pe 1 ianuarie 1991, în condiții meteorologice aspre (noapte, viscol, mare agitată) a fost de bun augur pentru "cimentarea" binomului om-navă. Acest proces a continuat cu succes în anii ce-au urmat, în cursul numeroaselor exerciții și ieșiri în mare în cadrul căror oamenii și nava au devenit un "tot" unitar, reprezentând o redutabilă forță, testată ca atare. În relativ scurta, dar densă, "istorie" a navei un moment deosebit l-a reprezentat participarea, în iunie 1995, în cadrul



"PARTENERIATULUI PENTRU PACE", la aplicația "COOPERATIVE RESCUE '95", alături de alte nave românești, precum și cu parteneri - fregate - din Olanda, Italia, Grecia și Turcia. "Ca grad de dificultate, ne spunea comandantul, această aplicație nu a reprezentat o solicitare deosebită pentru noi, ci una normală; inedită a fost conlucrarea cu partenerii noștri care s-a desfășurat excelent, spre mulțumirea reciprocă și mărturisită a tuturor participanților.

Cea mai dificilă, tehnic vorbind, mi s-a părut, însă; prima lansare de rachete în țară, cu rachete pregătite de noi (tot în 1995). Dificilă, pur și simplu fiindcă... nu existase precedent pentru nava noastră; în rest totul a mers foarte bine, iar precedentul... s-a creat!

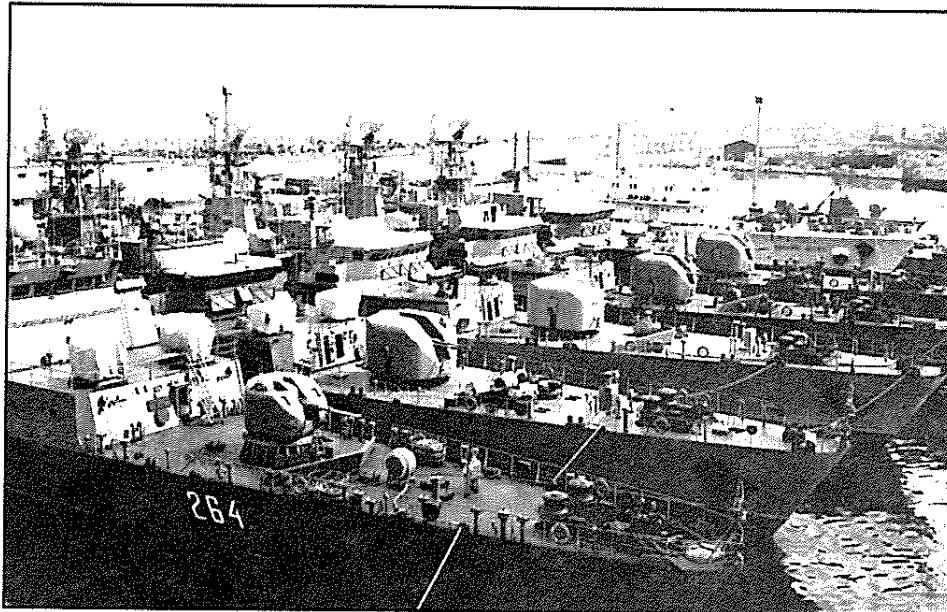
Același an 1995 care, se pare, reprezintă testarea "la cald" în toate sensurile, pentru "PESCĂRUŞUL" și marinarii săi, ne-a prilejuit, în noiembrie, o misiune de salvare reală. Timp de o noapte și o zi, pe o mare agitată, în condiții de vizibilitate aproape zero, am contribuit la căutarea unei

șalupe surprinse de vremea rea în larg. De 20 de ani sunt în Marina Militară dar - cu bucurie o spun - niciodată n-am văzut mai mare efort și strădanie depuse de colegii mei, mai mare dorință de a veni în ajutor înfruntând, fără umbră de reținere, marea, noaptea și vântul. și chiar dacă nu am găsit noi șalupa, (a descoperit-o altă navă) modul în care s-a comportat "PESCĂRUŞUL", dar mai ales oamenii săi, dovada lor concretă, într-o situație reală, de omenie, de solidaritate marinărească și profesionalism, m-au impresionat profund și sunt mandru să comand asemenea oameni.

Cât privește acești oameni, prietenii și colegii mei de bord și de profesiune de credință, regret că nu pot menționa - cum îmi sugerați - decât cățiva ce ne reprezintă, foarte bine, pe toti: căpitan Adrian Lepădatu (secundul navei), căpitan Marian Cutoveanu (șef mecanic), căpitan Victor Gâdiuță (rachete și artilerie). Împreună cu ei, cu toti ceilalți, sunt sigur că o să fim, mereu, la înălțimea misiunilor încredințate și, oricând, un "PARTENER" de nădejde.

"Partenerul" român se prezintă

F
R
E
G
A
T
E
L
E



O REDUTABILĂ FORTĂ

Aflăm de la domnul căpitan-comandor Ion Gagiu, comandanțul unității de fregate, că la aplicația "COOPERATIVE PARTNER '96" vor participa, din unitatea sa, două nave. La data documentării noastre erau propuse, pentru această amplă misiune, trei nave - fregatele cu număr de bordaj 264, 262 și 260 - din rândul cărora urma să se desemneze cele două participante. Cu ajutorul domnului comandanț Ion Gagiu vom prezenta, aşadar, pe scurt, câteva date despre aceste trei nave.

Fregata 264

Nava a intrat în serviciul Marinei Militare în anul 1990; La această dată comandanțul navei este căpitan-comandorul Ion Stan (recent numit în această funcție), iar secund, locotenent-comandorul Dan Ciontoiu, un om cu vechime pe navă care a participat, în 1995, și la un schimb de experiență, de două luni, la bordul unor nave din Marina Regală Olandeză. Fregata 264 și echipajul său nu sunt la prima misiune în cadrul "Parteneriatului pentru Pace", anul trecut îndeplinind patru asemenea misiuni - în Turcia (în august) și două în Grecia (în septembrie și noiembrie), luând parte și la un exercițiu tip "PASSEX" în Marea Neagră.

Iată și câteva date tehnice care definesc "fizionomia" navei: lungimea - 92,4 metri, lățimea - 11,42 metri, pescăru - 3,5 metri, înălțimea de la chilă la măr - 19,5 metri. Nava are o autonomie de 10 zile și o viteza maximă de 22 Nd.

Armamentul cu care este înzestrată fregata nr. 264 constă în: un tun de 76,2 mm, 4 tunuri de 30 mm, 2 instalații "STRELA", două instalații P.K.-16, două instalații RBU-6.000, 2 instalații lansare torpile și două instalații lansare bombe clasice.

Fregatele 262 și 260

Prima navă, dintre cele menționate, a intrat în serviciul Marinei Militare în anul 1984, iar cea de-a doua, în anul 1982. Fregata 262 este comandanță de locotenent-comandor Adrian Iordache (având ca secund pe locotenent-comandor Adrian Gâdea), iar fregata 260 are la comandă pe căpitan-comandor Vasile Giosan, iar ca secund pe locotenent-comandor Petre Ionescu. Echipajul acestei nave a avut prilejul să mai participe și la aplicațiile desfășurate în cadrul "Parteneriatului pentru Pace", ultimele fiind în 1995, în Bulgaria.

Ca armament, cele două fregate - 262 și 260 - au în dotare câte o instalație A.K.726, 2 tunuri de 30 mm, 2 mitraliere MR - 4N de 14,5 mm, 2 instalații RBU-2.500, 2 instalații pentru lansarea bombelor clasice.

Datele privind corpul navelor, viteza și autonomia, sunt similare cu cele ale "surorii" lor, fregata 264.

Cu dotările și performanțele lor, dar mai ales cu echipajele ce le încadrează, compuse din excelenți profesioniști și oameni devotați meseriei de marină militară, fregatele constituie o redutabilă forță în cadrul Marinei Militare Române, capabile să îndeplinească, cu promptitudine, o complexă gamă de misiuni specifice.

"Partenerul" român se prezintă

DRAGOARELE MARITIME, ORICÂND GATA DE ACȚIUNE

Principalele caracteristici tehnice:

- Deplasament - 739,2 tone;
- Lungime - 60,8 metri;
- Lățime - 9,5 metri;
- Pescaj (mediu) - 2,8 metri;
- Autonomia - 15 zile;
- Rază de acțiune la viteză maximă - 1.900 Mm;
- Rază de acțiune la viteză economică - 2.900 Mm;
- Armatament - 2 tunuri de 30 mm, 4 mitraliere de 14,5 mm, 2 instalații R.L. 100.

După cum ne spunea domnul căpitan - comandor Petre Mușat, din cadrul unității dragoare maritime, pe care o conduce, trei nave sunt pregătite să participe la aplicația "COOPERATIVE PARTNER '96", ce se va desfășura în cadrul "PARTENERIATULUI PENTRU PACE", la sfârșitul lunii iulie. Două dintre aceste nave vor participa efectiv, la data documentării noastre opțiunea eșalonului superior nefiind definitivată. Iată de ce vă prezintăm, pe scurt, aceste trei dragoare - D.M. 24, D.M. 25 și D.M. 29 căci, așa cum ne încredează comandanțul unității, oricare dintre navele sale pot reprezenta cu cinste Marina Militară în "dialogul" de specialitate ce va avea loc, în curând, în largul mării.

Dragorul maritim 25

Prin amabilitatea comandanțului navei - locotenent-comandorul Florin

Stoica (promoția "Independența" - 1977; la comandă din 26 decembrie 1995) aflăm că dragorul maritim 25 este creație a Șantierului Naval Militar Mangalia și a intrat în serviciu pe data de 4 iunie 1988. La data preluării comenzi de către actualul comandanț, nava era ineficientă, iar faptul că în scurt timp ea a devenit aptă să îndeplinească, în cele mai bune condiții, misiunile încredințate în cadrul exercițiilor specifice, din aprilie și mai 1996, relevă clar, în limba lui faptelor, eforturile și competența echipajului, gradul său de profesionalism. Alături de comandanț, "nucleul" de bază al navei îl formează profesioniști de nădejde, ca ofițerul secund, căpitan Valentin Iacoblev (care în luna mai a luat cu succes examenul de comandanț de navă - teoretic, aşadar, la bordul lui DM 25 sunt acum doi comandanți), șeful mecanic, locotenent Victor Pascu, maștrii militari Dan Drăgoiu și Dumitru Ștefan (compartiment mașini), serjenții angajați Ștefan Pătroiu și C. Cucoanuș.

Dragorul maritim 24

Dragorul maritim 24 a intrat în serviciu în urmă cu 10 ani, DM 24 are la comandă pe locotenent-comandorul Vlad Iordache, un marin experimentat, cu serice "state de serviciu" la bordul navelor și în învățământul de marină. Nava a mai participat, în 1995, la o aplicație în cadrul "Parteneriatului pentru Pace" (în luna iulie, împreună cu o navă englezăască), în cursul aceluiși an ca

făcând peste 80 zile de mare și 14 servicii de navă gardă, îndeplinind cu succes toate misiunile specifice încredințate. Privind oamenii navei, toate cadrele, inclusiv comandanțul, au venit la bord în 1994, în scurt timp reușindu-se să se realizeze acel liant profesional și sufletesc ce definește un competent echipaj marinăresc. Din rândul cadrelor remarcăm, aici, la sugestia comandanțului, oameni ce se disting prin spiritul de devoiune față de nava lor - căpitan Gelu Păstae (ofițer secund), locotenent Ionel Zibileanu, maștrii militari Ion Voicu (șef echipaj) și Marian Spicea, serjenții Viorel Bozoarcă și Liviu Giurgiu.

Dragorul maritim 29

În cadrul unității, DM 29 este supranumit, în glumă, "nava căpitanilor", căci oamenii purtând acest grad acoperă, cu recunoscută competență, funcțiile esențiale ale navei realizând, în activitatea lor, acea ideală sinteză între tinerețe dar și suficientă experiență marinărescă. Intrată în serviciu în 1990, DM 29 este singura navă din unitate cu sistem de dragaj magneto-acustic "Trident", de mare performanță în domeniul Luând ca reper, în definirea activității la bord, anul 1995, relevăm faptul că nava a făcut peste 90 de zile de mare și 15 servicii de navă de gardă, participând și la un exercițiu, în luna mai, în cadrul "Parteneriatului pentru Pace", în compania a cinci dragoare germane, în cursul căruia echipajul să-a adaptat perfect sistemului de lucru cu partenerii, probând înalte calități profesionale.

Desigur, succesele remarcabile obținute în "luptă" cu baremele și solicitările profesionale - nici puține și deloc simple - se datorează, în bună parte, energicului său comandanț - căpitan Cătălin Dăduleanu, precum și unor oameni excelent specializați, ca ofițerul secund Mihai Panait, căpitan ing. Florin Zamfir, căpitan ing. Daniel Trică, căpitan Daniel Bondoc (șeful promoției sale), căpitan Costin Smarandi, precum și maștrilor militari Gh. Strat (șef echipaj), Cătălin Moldoveanu, Marius Craciun, Cătălin Rotariu, Adrian Gârbă, serjenților N. Nicolae și Aurel Cucu.



"Partenerul" român se prezintă

VEDETELE TORPILoARE PE ARIPI PORTANTE

Nave foarte rapide, cu un mare grad de manevrabilitate, greu detectabile de radiolocație, pot executa atacuri prin surprindere asupra ţintelor navale inamice, în condiții de eficiență maximă. Lungimea navei este de 225 m, lățimea - 6,3 m (cu aripi portante), 5 m (fără aripi portante), viteza maximă - 52 Nd, viteza economică 35 Nd. Vedetele pot naviga până la mare de gradul IV, folosesc armamentul până la mare de gradul III, au o rază de acțiune de 225 Mm și o autonomie de două zile.

Pentru angajarea în luptă nava dispune de două torpile aflate în tuburi lanstorpilă de 533 mm și două mitraliere calibrul 145 mm. Echipajul este format dintr-un ofițer, 6 maștri militari și 4 militari în termen.

Condițiile aspre în care se desfășoară navigația vedetelor torpiloare pe aripi portante reclamă din partea echipajului, pe lângă pasiune și pregătire, și o foarte mare tenacitate.

Locotenent-comandorul Laurențiu MITU face o comparație sugestivă între vedete și celelalte nave: "Gândiți-vă la diferența dintre a merge cu o motocicletă sau cu o mașină!".

VEDETA 54

Absolvent al Academiei Navale "MIRCEA CEL BĂTRÂN" în anul 1994, locotenentul Cătălin MODORAN este comandanțul navei și, din luna mai a anului curent, comandanț de secție vedete torpiloare.

Aplicatia din vară este identificată cu un prilej în plus de antrenament și acțiune în comun, ocazie cu care se pot proba, încă o dată, competența și coeziunea echipajului.

În cursul acestui an nava a participat la tragerile de luptă pregătitoare și lansările simulate, calificativele fiind constant foarte bune, comandanțul navei remarcând în mod deosebit pe șeful de echipaj - M.M.I Ion

SĂRĂSANU, șeful mecanic - M.M.II Valerică GRECU și motoristul 1-fruntașul Ioan PĂSAT.

VEDETA 321

Face parte din navele care au fost modernizate în 1990, prin îmbunătățirea caracteristicilor tehnico-tactice.

Locotenentul Vasile SĂVULESCU, comandanțul navei, este absolvent al Liceului Militar "ALEXANDRU IOAN CUZA" (1990) și al Academiei Navale "MIRCEA CEL BĂTRÂN" (1995).

Vedeta 321 a participat, în cadrul unității, la tragerile de luptă pregătitoare (atac cu torpila, lansări simulate), rezultatele foarte bune obținute fiind pe măsura calificării echipajului, comandanțul navei

înțând să evidențieze pe șeful de echipaj - M.M.I Stelică BURUIANĂ și radiolocatorul - M.M.I Petre CIOBANU.

În cadrul aplicației "Cooperative Partner '96" nava este pregătită să îndeplinească în condiții ireproșabile orice misiune specifică, în comun cu navele participante.

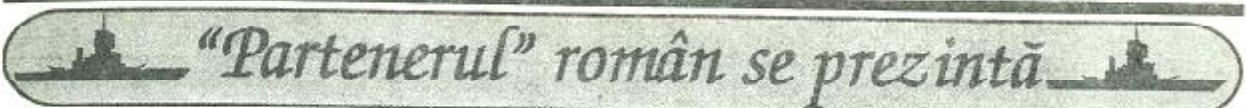
VEDETA 322

"Vedetele reprezintă locul ideal pentru o instruire completă, oferind cadrul propice afirmării și consolidării calităților individuale", susține căpitanul Sorin MATEI, comandanțul navei. Absolvent al Academiei Navale "MIRCEA CEL BĂTRÂN", în anul 1993, este promovat comandanț de secție, în 1995.

Vedeta 322 a participat la toate ieșirile pe mare, la tragerile de artillerie și lansările de torpile, prilejuri cu care locotenent-comandorul Radu TACHE, șeful de stat major al unității, a apreciat la superlativ modul de acțiune al echipajului, care a demonstrat, o dată în plus, că torpilele lansate de pe aceste nave nu pot fi evitate.

Printre colaboratorii de bază ai comandanțului se numără șeful de echipaj - M.M.I Ion DUMITRĂȘCU și comandanțul grup radio M.M.I Constantin DINU.





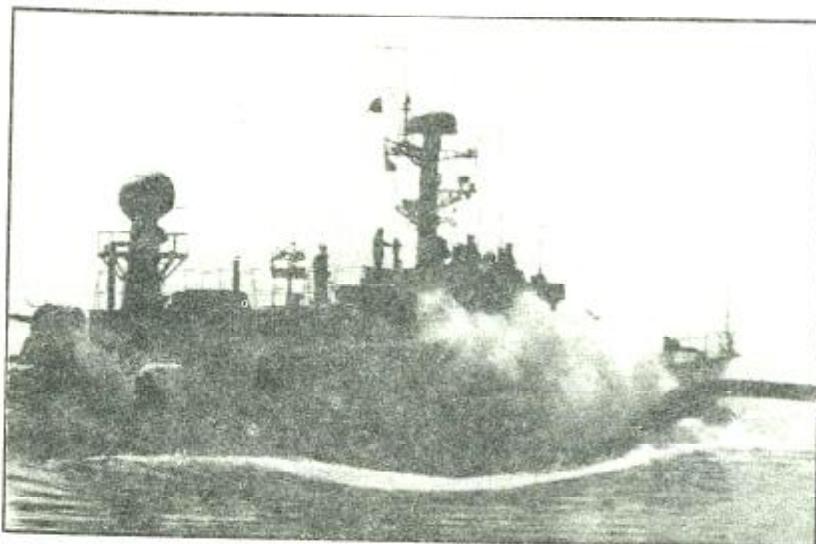
"Partenerul" român se prezintă



VEDETA 323

Vedeta torpiloare cu număr de bordaj 323 este o creație relativ recentă a Șantierului Naval Militar Mangalia, aceasta intrând în serviciul Marinei Militare în anul 1990.

Dar, după cum aveam să ne convingem, la bord, nu numai nava stă sub semnul tineretii ci și comandanțul său - căpitanul Adrian Soare care îndeplinește această funcție... abia din toamna anului 1995. Așadar, la o navă Tânără un Tânăr comandanț care este, totuși, familiarizat cu unitatea, aici efectuând, ca student, practica, în 1994. Atunci a participat, în



octombrie, chiar și la o aplicație în cadrul "Parteneriatului pentru Pace", un exercițiu de salvare a vieții pe mare excutat de nave românești și o navă a U.S. Navy.

Alături de Tânărul comandanț, nucleul echipajului este alcătuit din câteva cadre ce și-au relevat, în cursul misiunilor, calitățile profesionale, între acestea fiind șeful echipajului, maistrul militar clasa a IV-a Liviu Oprea, maistrul militar clasa I Mihai Melinte (comandanțul grupului armament) și maistrul militar clasa a II-a Gheorghe Toader (comandanțul grupului electromecanic). Un efort deosebit îl constituie, la bord,

munca de instruire a militarii în termen, timpul scurt afectat serviciului militar fiind greu de "armonizat" cu servitul și volumul de cunoștințe profesionale necesare oricărui om de la vedete.

Cele mai recente misiuni - în aprilie (frageri cu artleria și asigurarea lansării torpilelor) și mai (un exercițiu de noapte care a solicitat, datorită condițiilor dificile, întreaga capacitate a echipajului) - au adus acestui colectiv marinăresc calificativul de "bune" și "foarte bine", după cum spunea șeful statului major al unității, locotenent-comandorul Radu Tache... bine meritate.

"Partenerul" român se prezintă



VEDETA 69

"Gata de luptă!"

Ia bordul vedetei cu număr de bordaj 69, ce va fi și ea unul dintre "partenerii" români în aplicația "COOPERATIVE PARTNER '96", comandantul titular, căpitan George Micu, lipsește, fiind pentru scurt timp înlocuit de Tânărul său coleg - locotenent Dan Voinea. Familiarizat, începând cu anii de practică, cu navele unității, domnia sa face oficiile de găză și ne prezintă nava și echipajul.

Astfel, aflăm că vedeta 69 a fost lansată la apă în 1982, în Șantierul Naval Militar din Mangalia. Șef de echipaj este maistrul militar clasa I Mihai Stici, un om cu experiență îndelungată la acest tip de navă, cu o excelentă pregătire profesională, unul dintre acei "vedetăști" cu vechi state de serviciu și de credință profesională ce și-a început meseria venind de pe băncile școlii, în urmă cu aproape 20 de ani, în această unitate. La fel ca și colegul său, maistrul militar clasa a II-a Ion Croitoru. Ei, și colegii lor, au făcut ca nava - trecută de "prima tinrete" - să "țină pasul" cu mai tinerele sale surate, ba chiar să fie un redutabil "concurrent" în cadrul exercițiilor și aplicațiilor efectuate în mare. Într-un cuvânt, să fie "Gata de luptă!".

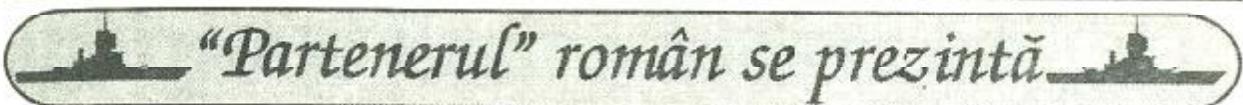
VEDETA 325

Onerând calitatea de "vedetă"

Sef de secție în unitatea sa, având nu numai reale calități profesionale și umane ci și experiență la comandă, ce le-a relevat clar, căpitanul Marcel Bozeanu, comandantul vedetei cu numărul de bordaj 325, reprezentă un excelent "model" de "vedetă" pentru mai tinerii săi colegi.

Și acest fapt, unanim recunoscut în unitate, de la comandant la stagiaři, nu este deloc ușor. Căci, la vedete, serviturile și solicitările profesionale sunt invers proporționale cu dimensiunile navei. Având mare viteză de deplasare, la aceste mici nave manevrele, pe unitatea de timp - secunda - trebuie executate cu o promptitudine exemplară. Dacă ținem seama de faptul că un atac trebuie hotărât și executat în circa 4 minute, realizăm la ce solicitare enormă e supus comandantul care trebuie să decidă și să comande un asemenea atac, la ce solicitare, de asemenea, e supus echipajul - restrâns ca număr și exercitându-și misiunea într-un spațiu, și el, restrâns.

Pentru ca tot acest "ansamblu" - navă și oameni - să funcționeze fără șovăială și greșală, trebuie să ai nu numai cunoștințe teoretice solide ci, mai ales, o pregătire minuțioasă și îndelungată, o experiență și capacitate de reacție deosebite. Iar la 325 aceste calități nu le întrunește doar comandantul ci întregul nucleu de cadre, în fruntea cărora se află maistrul militar clasa I Constantin Luca (șef mecanic), un veteran (în ciuda celor aproape 40 de ani ai săi) al vedetăștilor, având 17 ani la bordul navelor de acest tip. Și este, într-adevăr, o onorantă performanță această "longevitate" în funcție și profesie, fapt înțeles, desigur, cel mai bine de oamenii de la vedete care au condițiile de muncă cele mai grele din Marina Militară. Aceleași calități le dovedește și colegul său de generație maistrul militar clasa I Constantin Logofătu (șef echipaj), exemplul lor fiind urmat de Tânără generație, între care maistrul militar clasa a IV-a Paul Alexoiu. Cu asemenea oameni, vedeta 325 (intrată în serviciu în 1990) a devenit o navă reprezentativă pentru cele din clasa sa, aflată în dotarea Marinei Militare Române.



"Partenerul" român se prezintă

REMORCHERUL MARITIM SALVATOR "GROZAVUL"

Specificul misiunilor îndeplinite, dotarea și caracteristicile speciale, conferă navei caracter de unicitate în Marina Militară. Aflat în subordinea Direcției Hidrografice Maritime, RMS "GROZAVUL" poate îndeplini, cu succes, o gamă extinsă de misiuni: remorcajul navelor în mare largă și în rada porturilor, remorcarea platformelor marine de foraj și extracție, spargerea gheții cu o grosime de până la 15 cm. De asemenea, salvarea și remorcarea navelor avariate sau eşuate, recuperarea echipajelor acestor navi, localizarea și stingerea incendiilor pe mare, golirea compartimentelor inundate ale navelor eşuate sau avariate, executarea de diferite lucrări subacvatice cu ajutorul grupei de scafandri autonomi. Instalarea sondelor hidrografice și a altor dispozitive speciale permit naveli să execute diferite măsurători și misiuni specifice Direcției Hidrografice Maritime.

RMS "GROZAVUL" are o lungime de 64,8 m, lățimea - 14,66 m, pescăru - 5,65 m, deplasamentul - 2.666 tone, viteza maximă - 12 Nd, puterea celor două motoare - 5.000 CP. Nava este dotată, cu un vînci de remorcaj cu o tracțiune de 70 de tone forță, are autonomie de 4.000 mile marine (30 de zile cu 50 de persoane la bord, cu excepția echipajului).

Asistența medicală la bord este asigurată în condiții optime, din punct de vedere al dotării materiale-cabinetul medical și sala de operații înzestrată cu instrumentar complet și modern permit intervenția promptă, cu rezultate foarte bune, în cazuri dintre cele mai grave. Singura problemă, încă nerezolvată în acest compartiment important, este încadrarea cu personalul specializat.

Mijloacele de salvare ale navei mai cuprind două hârzi speciale (una pentru 32 de persoane și una pentru 50 de persoane), patru plute pneumatice de salvare, pentru 20 de persoane fiecare, la care se adaugă mijloacele clasice de salvare - veste și colaci.

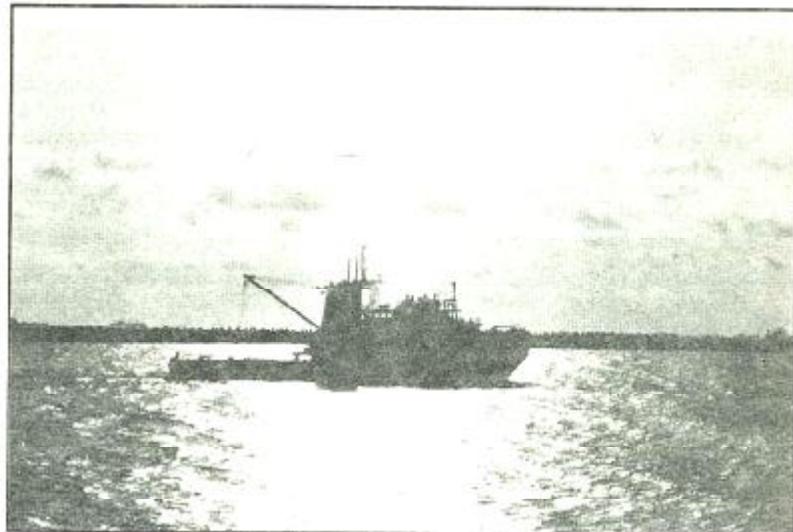
Pentru localizarea și stingerea incendiilor în condiții de eficiență și operativitate, nava dispune de electropompe submersibile și instalații de stins incendii cu apă, spumă și bioxid de carbon.

Echipajul RMS "GROZAVUL" este format din 4 ofițeri, 15 maștri militari și 24 marinari. Navigația în condiții de siguranță este asigurată de instalațiile moderne SATURN B și GPS (Global Position Sistem).

Din luna aprilie 1996 comandant este locotenent-comandorul Ionel CUMPĂNAȘU, care este ambarcat pe această navă de la ieșirea din Șantierul Naval Oltenița (23 aprilie 1993). Îndeplinirea cu succes a misiunilor primite nu ar fi posibilă fără profesionalismul și pasiunea membrilor echipajului, comandanțul evidențând pe M.M.Pr. Iulian-Mihai CAUREA - șef de echipaj, M.M.I Năstase MACĂU - comandant grup

motoare și vitalitate, M.M.I Vasilică BREHOIANU - comandant grup radio, M.M.I Nicolae CABUZ - comandant grup motoare, M.M.I Marcel UNGUREANU - comandant grup scafandri, M.M.II Teodor ABADI - comandant grup aparate electrice de navigație, M.M.II Cezar BURUIANĂ - comandant grup instalări electrice.

O misiune deosebită, îndeplinită cu succes, s-a desfășurat pe parcursul a zece zile, în luna februarie a anului curent, când RMS "GROZAVUL" a fost solicitat pentru deblocarea Dunării înghețate. Echipajul a avut ocazia să se antreneze în condiții meteo foarte grele, probând încă o dată competența și devotamentul. Administrația Fluvială a Dunării de Jos nu avea nici o posibilitate de restabilire a transportului pe brațul Sulina, sarcina fiind preluată cu succes de nava



militară. Au fost transportați bolnavi în stare critică, alimente și medicamente, primul ajutor acordându-se la bordul navei.

Anul trecut RMS "GROZAVUL" a participat la toate acțiunile din cadrul Parteneriatului pentru Pacific și la aplicațiile Flotei Maritime. Între aceste activități, mai semnificative au fost: "Cooperative Rescue '95", "Cooperative Partner '95" și exercițiul în comun cu nava "DALLAS" ce aparține pazei de coastă a S.U.A.

Exercițiile au cuprins: salvarea vieții umane pe mare, stingerea incendiilor și remorcarea navelor avariate. Pentru aplicația "Cooperative Partner '96", atât nava cât și echipajul sunt gata să îndeplinească în condiții optime orice misiune în comun, având ca aliajă atât experiența dobândită cât și profesionalismul recunoscut.

Rubrică realizată de:
Ltc. Costin CONSTANDACHE
Căpitan Costel SUSANU

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 puietoare 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 remorchere ascultare submarină, patru remorchere dragoare și o șalupă dragoare); un serviciu de pilotaj; o secție de apărare sub apă și o secție de șalupe patrulare; 3. Grupa de artilerie de coastă Constanța, dispunând de 6 baterii; 4. Flotila 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 întrebuintată 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 consolida 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 întrebuintare a forțelor rămase neschimbată 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 linilor 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, Caliacra - în condiții

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 îndepărțării frontului de granițe maritime naționale, s-a pus problema executării și a unor misiuni de asigurare a navigației 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, menținând permanent

deschisă circulația pentru convoaiele 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 cetăteni 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 a fi evacuate.

Pe ansamblu, pe categorii de forțe, 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; Hidroaviație: 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, urmău 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 I-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 cămin al neamului, a cărui tristețe este accentuată de aspectul dezolant - părasit - monumente 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, înscrise pe un monument modest, format din simboluri marinărești - două rame și o geamandură. Cândva se afla aici și o ancoră grea ce completa monumentul, dispărută azi cine stie în ce împrejurări. Patruzeci și opt de ani de existență cuprinsă între couă porturi danubiene: născut - Brăila, decedat - Sulina, și un nume: locotenent-colonel de marină MIHAEL DRĂGHICESCU.

Gândul, incitat de datele istorice, zboară în urmă cu un veac și încearcă, "ajutat" filind de "Europolis"-ul bartan, "să vadă" Porto Franco. Reperăm "înălțimile" polisului: farul vechi turla bisericii ortodoxe, Palatul Comisiunii și, pe undeva, în apropiere, se afla 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 Marinul Drăghicescu se plimbă cu pași apăsați de gânduri, planuri, tristețe și toate căile însotea. Adus aici, la Sulina, de patimile și orgoliiile omenești, rămâne credincios lucrările sale de o 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, "Fulgerul", 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 ș.a.m.d. și trăia în demnitate exilul. Iată cum vedea el Sulina aceluia sfârșit de veac XIX: "Echilibrul european, stabilit de mult timp, n-a pierdut din vedere o localitate în care

Centenar Mihail Drăghicescu

marile sale interese se angajau puțin câte puțin.

Popoarelor tărmurene, eliberate pe rând, li s-au înlesnit mijloacele spre progres și libertate. Comisia Europeană s-a instituit și grație excelentelor sale eforturi pentru a aduce navigația Dunării la o înaltă și sigură perfecționare, această suprafață a Marii 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 tărmurilor fluviale și maritime românești, să se simtă exilat aici, unde vuietul mării se unește cu cipocitul Dunării.

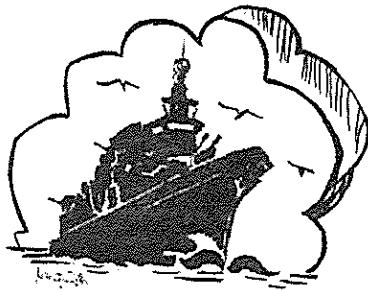
Și să nu uităm că Mihail Drăghicescu a militat, ca cel mai bun cunoșător din timpul său al celui mai important fluviu și ca înflăcărat marină, să se instituie o strajă puternică la Gurile Dunării, "care a fost așa de necesară în toate vremurile și mai cu seamă în timpurile de azi".

Să nu uități ori de câte ori pașii vă vor purta în acel capăt de pământ românesc să vizitați cimitirul-muzeu și recunoscând monumentul ridicat de marinari la 1902, pentru Marinul Mihail Drăghicescu, voi marinarii de azi, să-i aducreți prin osul gândului vostru și salutul marinăresc spre aducere aminte.

Mariana PĂVĂLOIU



Mormântul lui Mihail Drăghicescu de la Sulina



PERIPLUL NAVEI MILITARE "MIDIA" ÎN JURUL EUROPEI

Jurnal de bord (VI)

• filă de istorie pentru Marina Română

În perioada 22 iunie - 16 august 1995, nava logistică „MIDIA”, cu 116 ofițeri, maștri militari și marinari la bord avea să adauge la istoria Marinei Militare Române o nouă filă concretizată printr-un marș de instrucție în premieră în Marea Mediterană, Oceanul Atlantic, Marea Nordului. S-au înregistrat cu această ocazie și alte premiere: marșul cu cea mai mare durată - 56 zile, parcurgându-se aproximativ 7.570 Mm, vizitarea a 5 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.

Joi, 27 iulie 1995, dimineața, după câteva ore bune de navigație prin Canalul Englez (cunoscut și sub numele de Canalul Mânecii) ancorăm lângă insula Wight aflată în apropiere de intrarea în Portsmouth. Este un prim contact pe care îl realizăm cu unele din reperele istorice ale Angliei. Aici, în Canalul Englez, cu aproape două milenii în urmă romani au înființat prima flotă militară. Mai târziu, la anul 897, primul rege al Angliei - Alfred, în fruntea unei escadre de nave a dus o mare bătălie navală, lângă Insula Wight, împotriva vichingilor ce făceau numeroase incursiuni în insula britanică.

Aceeași zonă a fost teatrul unor mari confruntări navale, ca să amintim doar două dintre ele. La începutul lui august 1588 când

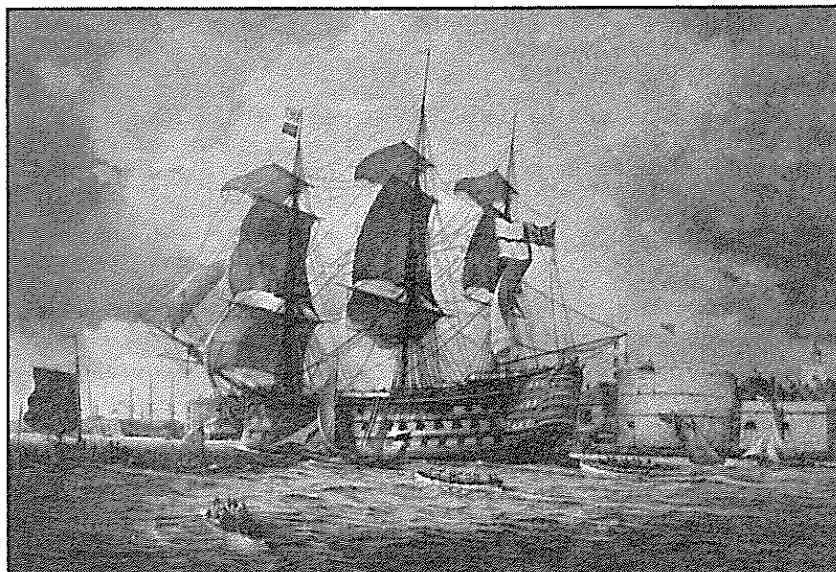
„Invincibila Armada”, cu un total de 556 de nave sub conducerea ducelui Medina Sidonia, trimisă de Filip al II-lea al Spaniei să cucerească Anglia este înfrântă, cu largul concurs al furtunilor, de mult mai modestă flotă engleză, dar mai disciplinată și cu o artillerie mai precisă, condusă de amiralul Howard.

Cea de-a două bătălie navală se va desfășura în iunie 1666, în cadrul războiului anglo-olandez, flota engleză, sub comanda amiralului Monck, cu numai 44 de nave, este nevoită să o înfrunte pe cea olandeză avându-i în frunte pe celebrii amirali Martin von Tromp, De Ruyter și Evertsen. Deznodământul bătăliei este defavorabil englezilor, fapt ce nu-i descurajează, ci începe pregătirile pentru o nouă confruntare navală

spre a deține supremăția mărilor.

După două zile de staționare lângă Insula Wight, timp în care nu se poate spune că echipajul a lâncezit, dimpotrivă a fost prins în febra pregătirilor pentru toaletarea navei și pregătirea tinutelor - era doar prima navă militară (exceptând N.S. „MIRCEA” care mai făcuse o escală în acest port în anul 1967) care sosea într-un port englezesc după al doilea război mondial, acostăm, însotiti de ofițerul de legătură englez, locotenentul Mike Fawcett, la cheul de bazare al submarinului H.M.S. „DOLPHIN”. De menționat faptul că într-un timp foarte scurt se consumă două surpize: prima, din partea locotenentului englez care observă la bordul navei noastre o mulțime de „amirali”, deși fusese informat că se află doar unul singur - contraamiralul Virgil Stoica și a doua din partea noastră, când observăm pe cheu, pe lângă maiorul Marian Buciuman adjunctul atașatului militar al României la Londra și trei românce în... misiune oficială.

Locotenentul englez s-a dumitrit în scurt timp că nu sunt chiar atât de mulți amirali la bord după ce i s-a explicat că gradele ofițerilor superiori din Marina Militară a României sunt identice cu cele ale... amiralilor englezi, iar în ceea ce ne privește pe noi, aveam să aflăm că gazdele noastre, Royal Navy, au angajat pentru vizită, cu o sumă să-i zicem frumușică, trei doamne de origine română, rezidente de mai mulți ani în Anglia, pentru a fi pe post



de translație. **No comment!**

Plăcerea de a conversa în limba română pe pământ englez a fost reciprocă, atât pentru noi cât și pentru cele trei doamne (numele lor nu are importanță), căsătorite cu soți englezi, toate având studii superioare și o situație bine conturată acolo. Am aflat cu aceasta ocazie că există o societate de translator în diferite limbi care pune la dispoziție personal specializat pentru realizarea tranzacțiilor între firme engleze și firme din alte țări. Din nou spun: **No comment!** sau pe românește "Jos pălăria!"

Pe toată durata escalei în Portsmouth, fără a constitui surprize, impresionante au fost căldura, amabilitatea și dorința gazdelor noastre de a ne simți cât mai bine pe pământ britanic. Acestea le-am constatat pe timpul activităților protocolare - recepția oferită de primăria orașului Portsmouth (City Council) în onoarea ofițerilor de marină români, a întrevederilor pe care le-a avut conducătorul marșului, domnul contraamiral Virgil Stoica și comandanțul navei la oficialitățile civile ale orașului și militare, a întrecerilor sportive, a altor facilități acordate echipajului, demnă de menționat fiind punerea la dispoziție a unui autocar astfel încât întregul personal să poată vizita mirificul oraș de pe Tamisa - Londra.

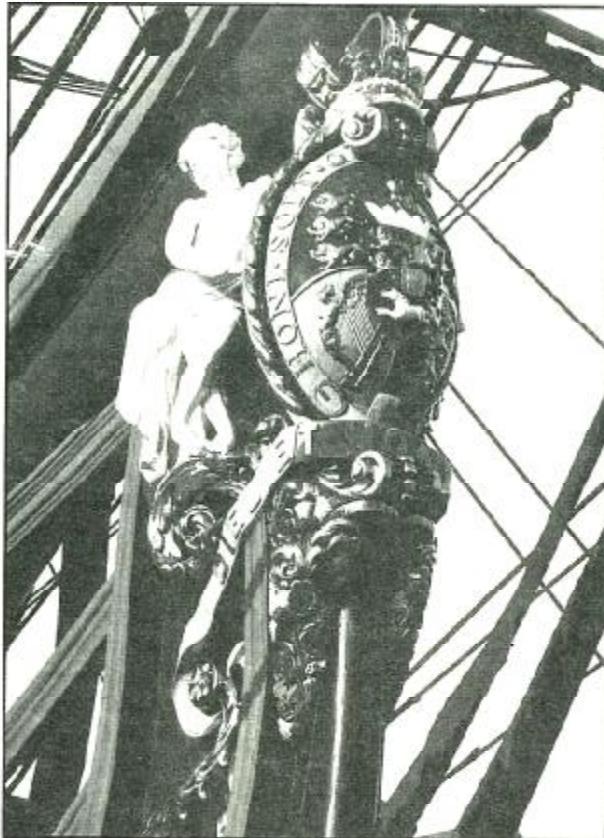
Interesant de menționat este faptul, surpriză foarte plăcută pentru noi, că viceprimarul orașului, domnul dr. Alan Burnett este un bun cunoșător al României, unde a făcut mai multe vizite și are deja mulți prieteni români, iar cu ocazia aceasta și-a mai făcut încă 116 "friends", la propriu, cât are echipajul navei "MIDIA". Totul este O.K. atât pentru gazde - Royal Navy - și populația orașului Portsmouth cât și pentru noi, marinarii români de pe "MIDIA". Facilitățile asigurate de gazde pentru vizitarea orașului și a muzeelor ne-au creat un adevărat confort spiritual făcându-ne să plecăm, după 3 zile de staționare pe pământ englez, mai bogăți cu o... istorie navală, zbuciumată și autentică.

PORTSMOUTH - un oraș-port ce conservă... istoria Angliei

Anglia, țară insulară împiedicată de-a lungul istoriei de a avea comunicații terestre cu alte țări datorită apei, dar și protejată, în același timp, mai mult ca oricare altă țară continentală de invaziile migratoare, și-a asigurat comunicarea cu restul lumii pe calea apei. Prin poziția sa în "English Channel", Portsmouth a fost locul ideal pentru bazarea navelor de război, dar și pentru construcția acestora. Istoria orașului Portsmouth, principala bază navală a Angliei, se confundă cu însăși istoria navală a țării. Faptul că englezii sunt recunoscuți prin conservatorismul lor ne determină să nu ne mirăm de ce orașul Portsmouth exceleză prin numărul mare de muzeu, care conservă istoria Angliei.

Iată și câteva argumente:

O plimbare prin Portsmouth, orașul natal al lui Charles Dickens, ai căror eroi de roman pot fi lesne localizați în aceste ținuturi, se constituie într-o adevărată trecere în revistă a istoriei maritime a Marii Britanii. Prin poziția sa geografică, portul era prima localitate insulară amenințată de invadatorii de pe continent, astfel că forturile puternic apărate, ce emană



și astăzi parcă un iz medieval, și străzile înguste care se păstrează de secole îi dau o notă aparte chiar dacă acestea coexistă cu clădirile elegante ce înconjoară Catedrala Thomas Becket.

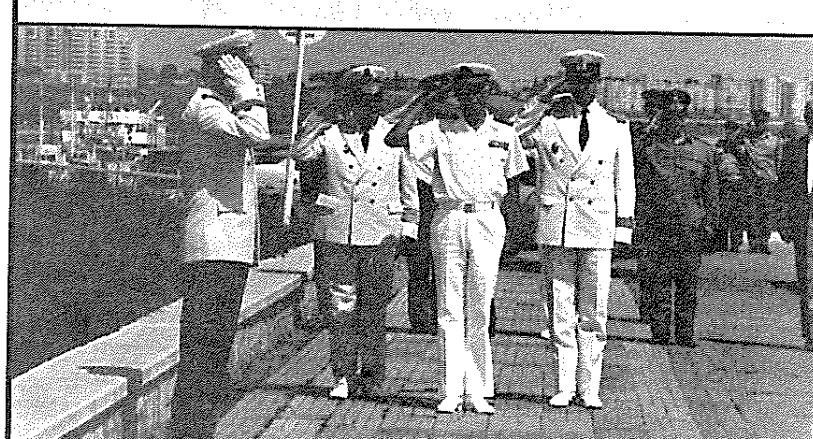
Orașul a fost distrus de mai multe ori în ultimii opt sute de ani însă de fiecare dată refăcut în jurul străzii sale principale, High Street, stradă onorată de vizita tuturor monarhilor englezi, cu excepția Mariei Tudor. Este și aceasta o recunoaștere a importanței sale pentru asigurarea apărării teritoriului insular. Picturile păstrate în muzeele Portsmouth-ului evocă imagini ale etrăzii High Street din secolele trecute cu nu mai puțin celebrele sale bătruni ce mișunau de gangsteri care, nu rareori, își pierdeau viața în încăierări violente. Tot din aceste locuri se recrutowau, din așa-zisii "gangs", în vreme de razboi, marinarii care, după ce erau bine îmbătați cu "grog", se trezeau din beție în calele vaselor și nu arareori în larg.

Să mai menționăm faptul că aici se află și "Old George Hotel", locul unde lord Horatio Nelson și-a petrecut ultima noapte înainte de a pleca în glorioasa sa campanie antinapoleoniană, încheiată cu marea victorie de la Trafalgar (21 octombrie 1805) și nu mai puțin glorioasă sa moarte. Locuitori din Portsmouth își fac din aceasta un motiv de mândrie ca și din faptul că tot aici Sir Walter Raleigh, după o vizită în Virginia a adus, pentru prima oară pe bătrânul continent tutunul, construind prima fabrică de preparat, așa, mult prea hulitul drog.

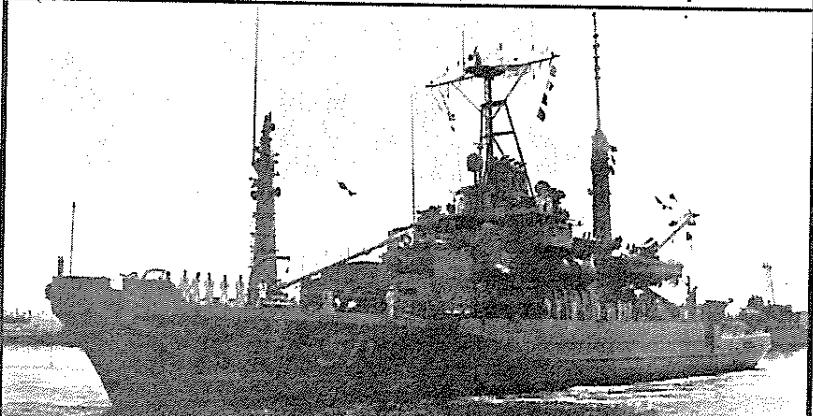
O scurtă trecere în revistă a muzeelor din Portsmouth, în numele bine cunoscutului conservatorism englez, relevă spiritul orașului de conservare a istoriei, nu numai a propriei urbe ci și a Angliei.

Comandor Ioan DAMASCHIN

OASPEȚI AI MARINEI MILITARE



Amiralul ANTONIO CARLOS FUZETA DA PONTE, șeful Statului Major General al Forțelor Armate ale Portugalei a fost oaspetele Statului Major al Marinei Militare în perioada 02-06 iunie 1996. A fost prezentată activitatea Marinei Militare Române și s-a vizitat Academia Navală "MIRCEA CEL BĂTRÂN". Oaspețele a fost întoțit de generalul de brigadă Ion GÂDIUȚĂ, locțitor al șefului Statului Major General.



În perioada 08-17.06.1996 nava USS "GRASP" (ARS 51), aparținând Marinei S.U.A., a efectuat o escală în portul Constanța. Nava, comandată de **Lt. cdor. W. P. ORR**, este specializată în lucru cu scafandri și are la bord 6 ofițeri și 104 personal înrolat. Pe timpul staționării în portul Constanța marinarii americanii au făcut vizite protocolare la Statul Major al Marinei Militare și la oficialitățile județului și orașului Constanța, au vizitat obiective culturale și turistice de pe litoral și au avut întâlniri sportive cu marinarii români. De asemenea, scafandrii americanii și cei români au executat misiuni de scufundare în comun la epavele din rada portului Constanța, au făcut prezentări reciproce ale tehnicii și aparaturi din dotare precum și a tehnicilor de scufundare și de lucru sub apă, în diverse situații.



În perioada 11-14.06.1996 fregata HMS "CHATHAM" (F-87), aparținând Marinei Regale Britanice a vizitat portul Constanța. Nava, comandată de **Cpt. CHRIS CLAYTON** are un echipaj format din 28 ofițeri și 239 subofițeri și marinari. Fregata are următoarele caracteristici: lungime - 148 metri, lățime - 14,8 metri, pescăj - 6,4 metri, deplasament - 4.900 tdw și este dotată cu 4 instalații pentru lansarea rachetelor navă-navă tip "EXOCET", 2x6 instalații pentru lansarea rachetelor navă-aer tip "SEA WOLF", 4 tunuri cal. 30 mm, 2 tunuri cal. 20 mm și are la bord 2 elicoptere tip "LNX". La plecarea din portul Constanța, fregata engleză a executat un exercițiu în comun cu o fregată aparținând Marinei Militare Române.

Locotenent-comandor Viorel IOAN

NAVIGATORI

"Universul este doar fizică. O fizică a echilibrelor energetice în multitudinea fenomenelor existente. Este o assertiune acceptată de știință. Noi am completă dosar cu ideea intervenției unei Inteligențe în acest joc de energii".

Dumitru Constantin DULCAN

Cercetările științifice și mărturiile arheologice atestă, fără urmă de îndoială, că zone foarte întinse, aflate în prezent sub nivelul mării au constituit, cândva, uscatul. O explicație plauzibilă se poate referi la modificările climatice violente, de acum aproximativ 12.000 de ani, ale căror cauze nu au putut fi identificate.

Topirea ghețarilor din emisfera nordică a provocat creșterea nivelului apelor care au înghițit ținuturi costale și insule, transformând istmurile în strâmtori și insulele mari în platouri submarine. Apare, astfel, presupunerea că a avut loc o catastrofă la scară mondială care a condus, prin proporțiile sale, la traumatizarea memoriei rasei umane, fapt reflectat în diferite culturi sub versiunea Potopului.

În mod tradițional, conform legendelor, supraviețuiește un singur bărbat, împreună cu familia sa, care reiau viața de la capăt, asigurând perpetuarea speciei. Aceasta este Noe, conform tradiției religioase creștine, Deucalion, în mitologia greacă, Bairbasbata la indieni, Tramandere la uhele triburi din America de Sud etc. În toate cazurile, animalele salvate pe celebra "arcă" reflectă fauna caracteristică zonei geografice respective.

Cercetările naturaliștilor și oceanografilor au localizat aceste întinse arii scufundate în



LUMI DISPARUTE

Mediterana (punțile ce legau Africa de Gibraltar și Sicilia de Italia), în Marea Nordului, platformele continentale din largul coastelor Irlandei, Franței, Peninsulei Hispanice și Africii, platourile scufundate din jurul insulelor Azore, Canare și Madera, coama Azore-Gibraltar, coama Atlanticului de Nord, platformele continentale ale Americii de Nord și de Sud precum și uriașele valuri de nisip ale insulelor Bahamas.

Există dovezi suficiente care susțin că aceste suprafețe imense se aflau în urmă cu aproximativ 12.000 de ani deasupra nivelului mării.

Au fost descoperite clădiri, ziduri, diguri, oseminte omenești și de animale preistorice, în apele care scaldă ţărmurile de vest ale Europei și Africii de Sud. În largul coastelor sudice ale Americii de Nord au fost identificate case, ziduri și drumuri pietruite care pornesc din apropierea peninsulei Yucatan și a Hondurasului și se continuă spre est, iar în zona Venezuelaiei, un "zid marin" înalt de 30 de picioare și lung de peste 100 mile.

Rocile granitice de erupție vulanică acidă scoase la suprafață se întâlnesc, în mod obișnuit, numai pe continent. Oceanograful Bruce Heezen face următorul comentariu: "Existența rocilor granitice de culori deschise ar putea confirma o veche teorie conform căreia în regiunea răsăriteană a Caraibilor se află, cândva, un continent și aceste roci pot reprezenta dovezi ale unui astfel de continent pierdut, scufundat".

Majoritatea incidentelor petrecute în interiorul triunghiului

Bermudelor s-au concentrat în zona platoului submarin al Insulelor Bahamas unde s-au făcut cele mai surprinzătoare descoperiri la adâncimi foarte mici (câteva zeci de metri): blocuri uriașe de piatră îmbinate care ar putea reprezenta drumuri, platforme sau ziduri prăbușite pe fundul oceanului. Charles Berlitz, autorul lucrării de referință în domeniul "The Bermuda

în parte, care trasează cu precizie limitele acestei sfidări geologice și arheologice".

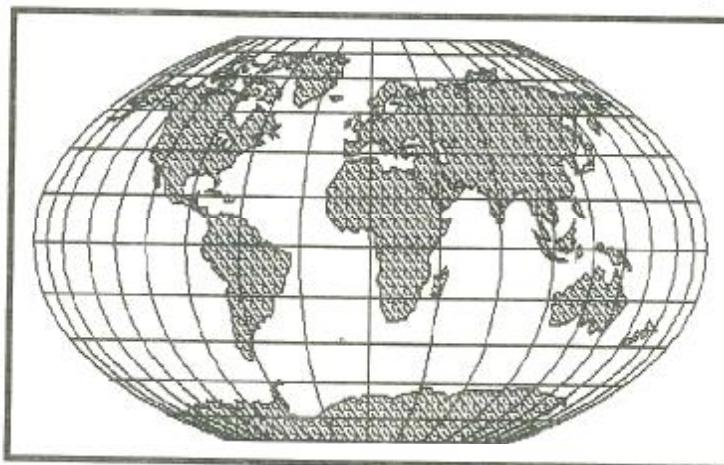
Marele public a făcut în mod automat legătura între aceste urme ale unei civilizații necunoscute, cu celebrul continent "pierdut" Atlantida care a avut, de-a lungul tițălului, cele mai diverse localizări - în Atlantic, Marea Egee, Africa de Vest, deșertul Sahara, Mexic,

Yucatan etc. Zona apuseană a Triunghiului Bermudelor a fost popularizată ca presupus loc al Atlantidei, în 1968, odată cu începerea descoperirilor submarine. S-a făcut imediat legătura cu profetiile celebrului Edgar Cayce care, între 1923 și 1944, cu prilejul a sute de

ședințe de hipnoză, a făcut multe referiri la Atlantida și la diferite persoane care au trăit într-o viață anteroară pe acest continent. Când nu se află în transă, Cayce nu manifestă nici un interes pentru acest subiect. Descoperirile ulterioare din zona Bahama Banks au fost prevăzute în totalitate și cu mare precizie.

Dacă legendele lui Cayce au la bază amintiri întemeiate pe fapte, ne confruntăm îărăși cu presupunerea existenței unor străvechi civilizații foarte avansate științific, responsabile de aberațiile electronice, magnetice și gravitaționale din zonă - surse ale numeroaselor evenimente inexplicabile.

Căpitan Costel SUSANU



Triangle, an incredible saga of unexplained disappearances" ("Triunghiul Bermudelor, incredibilă poveste a disparițiilor inexplicabile"), reliefăază asemănarea stranie a acestor vestigii cu construcțiile de piatră din epoca preincașă din Peru, cu coloanele de la Stonehenge sau cu zidurile ciclopice din Grecia. Expertizele cu carbon14 au indicat o vechime a acestora de aproximativ 12.000 de ani. Altă dovadă semnificativă este "șoseaua Bimini", descoperită de doctor J. Manson Valentine, care o descrie astfel: "Un pavaj larg din pietre plate dreptunghiulare sau poligonale aranjate în mod evident, convingător și cu acuratețe de mâna omului. Privind din văzduh, sub pătuța întunecată de alge se pot distinge uriașele pietre, fiecare

APĂRAREA CONVOAIELOR PE LINIILE DE COMUNICAȚII MARITIME DIN BAZINUL VESTIC AL MĂRII NEGRE ÎN CEL DE-AL DOILEA RĂZBOI MONDIAL

Liniile de comunicații deschise și exploatare de Marina Regală a României în cel de-al doilea război mondial au constituit adevărate liniile maritime regulate, la concurență cu liniile de comunicații din nordul continentului și contribuția pe care acestea au avut-o asupra desfășurării acțiunilor de luptă pe frontul de est, deși măsurabilă cantitativ, nu poate fi apreciată în context strategic decât prin prisma superiorității finale a părții care a reușit să se impună economic prin producția militară și capacitatea corespunzătoare de transport.

Executarea transporturilor pe liniile de comunicații s-a făcut respectând toate regulile artei militare maritime. Fie că este vorba de convoaie mari, de convoaie mici sau de nave izolate, evoluția vaselor destinate aprovizionării a beneficiat de toată atenția, s-au executat toate măsurile de pregătire și s-au asigurat condiții pentru reducerea la minimum a pierderilor.

În toate situațiile, însă, pilonul principal al acestor acțiuni a fost Forța Navală Maritimă, cele 4 distrugătoare și cele 3 canoniere care n-au lipsit de la nici o acțiune mai importantă și fără de care liniile principale de comunicații maritime nu ar fi putut fi exploatare corespunzătoare.

Dacă, la început, pe linia maritimă Constanța-Bosfor distrugătoarele au fost suficiente pentru asigurarea protecției antisubmarine și antiaeriene, ulterior pe celelalte liniile de comunicații, datorită proximității bazelor sovietice, a fost necesară suplimentarea siguranței convoaierelor cu nave dragoare, vânătoare de submarine și aviație de vânătoare pentru a face față acțiunilor tot mai puternice ale Flotei Roșii.

Acțiunile de escortare a navelor de transport au fost, cu câteva excepții, un lung șir de lupte cu forțele sovietice, uneori de la plecare până la sosire, lupte care au încercat greu navele și echipajele Forței Navale Maritime. Deși siguranța transporturilor se alcătuia în funcție de importanța acestora și de mărimea pericolelor care le amenințau, intensitatea de luptă a distrugătoarelor a fost foarte mare, uneori acestea plecând în misiune imediat după terminarea unei alte misiuni, făcând doar reaprovisionarea și completarea pierderilor.

În mod obișnuit, pe lângă detașamentul de nave de transport se constituia o grupare de siguranță formată din nave dragoare de mine ("R-boot") germane, nave antisubmarine de mic tonaj și vedete torpiloare (germane sau italiene) pentru protecția împotriva navelor de suprafață. Distrugătoarele acționau ca nave de siguranță în afara centurii de siguranță apropiată, evoluând pentru protecția convoiului la viteza mare pentru a nu fi lovite de submarine. Supravegherea îndepărtată se asigura cu hidroavioane, iar acoperirea aeriană, fără a fi permanentă, era executată în porțiunile cele mai periculoase.

De cealaltă parte "Flota Roșie a Mării Negre" a lansat baraje de mine pentru protecția porturilor proprii, a executat minări la coastă cu nave de suprafață pe drumul probabil al convoaierelor și a instalat, sistematic, cu submarinele, bancuri

de mine în raioanele din apropierea porturilor de pe coasta de vest a Mării Negre. Submarinele sovietice acționând, în general, izolat, pe sectoare, urmăreau să lovească navele de transport sau de luptă cu torpile și să transmită datele de manevră ale convoaierelor altor forțe, pentru a fi lovite ulterior.

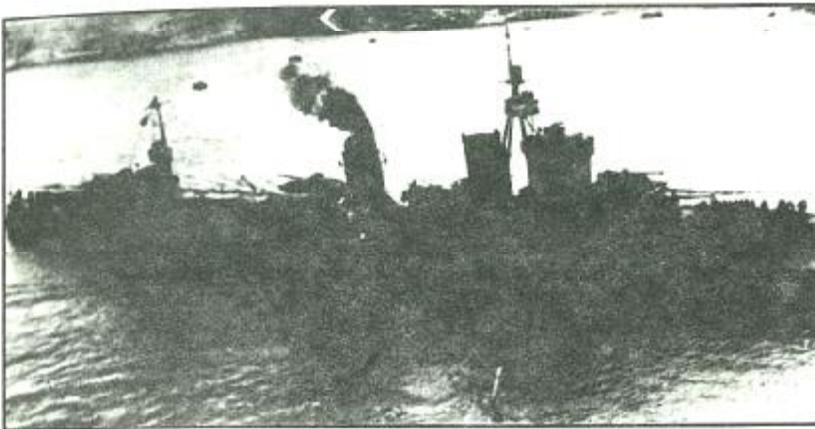
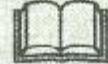
Aviația sovietică, foarte activă, executa atacuri cu bombe și torpile asupra convoaierelor pe tot itinerariul acestora, lovind uneori punctele de plecare sau de sosire. Începând cu 1943, tînără cont că un convoi Constanța-Sevastopol era în marș, în mare largă circa 24 ore, atacurile aviației sovietice erau permanente și continui.

Convoaiele de pe ruta Constanța-Bosfor au fost escortate în principal de distrugătoare și canoniere. Spre exemplu, în perioada 16-22 aprilie 1942 cele 4 distrugătoare au escortat de la Bosfor la Constanța cargourile germane "ARCADIA" și "SALZBURG", apoi de la Constanța la Burnaz cargourile "OITUZ", "DANUBIUS", "Le PROGRES" (francez) și "CARPAȚI", apoi, de la Burnaz la Bosfor navele "ȚAR FERDINAND" și "CARPAȚI". Convoaiele au fost atacate de submarine la 5 mile nord de Bosfor, la est de Sulina și de aviație la nord de Sulina. Raportul de luptă consemnează însă: "Nimic deosebit, nici o navă nesuferind avarii".

Orice navă ieșită, însă, din Bosfor fără escortă era o victimă sigură. La 6 noiembrie 1941, cargoul italian "TORICELLI" ieșit din strămoare după ora de întâlnire cu distrugătoarele, fără acoperirea acestora, a fost scufundat de un submarin.

O soartă dramatică a avut de înfruntat convoiul "ȚAR FERDINAND" - "CARPAȚI" care trebuia să plece de la Varna la 30 noiembrie 1942. La formarea convoiului un submarin sovietic care căuta să se apropie la distanța de lansare a torpilelor a lovit o mină din barajul lansat la 8 octombrie 1941 de N.M.S. "CAROL I" și s-a scufundat ("SIUTKA 214"). La limita apelor teritoriale între România și Bulgaria, corgourile "ȚAR FERDINAND" (pavilion bulgar) și "CAVARNA" au schimbat escortă bulgară, intrând sub protecția distrugătoarelor "FERDINAND", "MARIA" și "MĂRĂȘEȘTI". Punctul de schimbare a escortei fiind cunoscut de sovietici, un submarin aflat în supraveghere a ataçat cu torpile distrugătorul "MARIA", care a reușit să le evite. Submarinele sovietice tip "Maliutka" însă, când executați lansările de torpile în jerbă, simultan, ieșeau parțial la suprafață, ceea ce a făcut ca submarinul atacator să fie lovit cu artleria și grenadele antisubmarine de distrugătoarele "FERDINAND" și "MĂRĂȘEȘTI". În raionul sud Tuzla, unde au raliat convoiul, navele "CARPAȚI" și "CORDELLIA" (germană) și se adăugau escortei canonierele dragoare, un al treilea submarin sovietic a fost scufundat în barajul de mine, după ce a lansat torpile, pe timpul manevrei de rupere a contactului.

Datorită stării proaste a mării, în dreptul insulei Ţerpiilor nava "ȚAR FERDINAND" a fost trimisă la Sulina pentru a mări viteza convoiului și a scăpa de amenințarea submarinelor. Din raionul est Burnaz trebuie să se alăture

*Distrugătorul „REGINA MARIA”*

escortei vedete dragoare cu misiunea de a asigura siguranța contra minelor până la Odessa. Dar furtuna de forță 10, cu rafale de zăpadă nu le-a permis ieșirea din port. Pe 2 decembrie 1941, nava "CARPATI" a lovit o mină și a început să se scufunde. În jurul orei 19.30 și nava "CORDELLIA" a atins o mină, supraviețuitorii fiind salvați de canoniera "STIHI" și de trei dragoare germane. Cargoul "CARPATI", condus de dragoare germane, a ajuns la Odessa. Escortarea navei "TAR FERDINAND" s-a executat, fără alte probleme pe 5-6 decembrie.

În următoarea misiune de convoiere (15-18 decembrie) din nou cu "TAR FERDINAND", cargourile ungare "TIZSA" și "KASSA" și câteva nave de transport debarcare germane (9000 t - în special muniție), distrugătorul "REGELE FERDINAND" este atacat în baia Jibreni, la nord de Insula Șerpiilor de un submarin sovietic (probabil "M-58") care a lansat torpilele asupra sa.

Pe fondul activităților de deschidere și exploatare a liniilor maritime au avut loc numeroase acțiuni de luptă, limitate ca amploare, soldate însă cu pierderi, acțiuni care au avut importanță lor în războiul pe mare:

- în iulie 1941 puiitorul de mine "AURORA" a fost scufundat de un bombardament aerian în portul Sulina;
- la 1 octombrie 1942 "SALSBURG" este torpilat la est de Burgas, în replică N.M.S. "GHICULESCU" scufundă submarinul atacator (M-118);
- cargoul "CARPATI" a fost torpilat la 15 octombrie 1942 la larg de Sfântu Gheorghe;
- în mai 1943 nava "SUCEAVA" a fost torpilată de un submarin pe drumul de la Sevastopol;
- pe 27 noiembrie 1943 remorcherul "ELENA" cu convoi de la Odessa la Sulina se scufundă lovind o mină;
- pe 11 decembrie 1943, remorcherul "STOICESCU", de veghe la capătul barajului de mine Constanța, este torpilat și scufundat;
- la 27 aprilie 1944, vedete torpiloare atacă un convoi la sud-vest de Sevastopol și scufundă un vas german de transport; navele de escortă incendiază și distrug două vedete torpiloare sovietice;
- la 20 august 1944 în urma unui puternic bombardament aerian, torpiloul "NĂLUCA" este scufundat

în port. Totuși, față de numărul convoaielor, pierderile au rămas restrânsă datorită, îndeosebi, escortelor. La convoie de 2-4 nave se afectau aproape întotdeauna 2-3 distrugătoare, 2 canoniere, 2-3 nave antisubmarine, 2-4 nave dragoare de mine. Totodată apărarea zonală la litoral era foarte activă, nave antisubmarine executau veghe la barajele de mine, nave dragoare executau în permanență controlul paselor și drumurilor recomandate, iar hidroaviația din supraveghere transmitea informații despre pericolul aerian și naval pentru schimbarea rutelor de marș, obligând submarinele sovietice să naveze numai la imersiune, reducându-le eficacitatea. Apărarea căilor de comunicații maritime nu se rezuma însă la apărarea

convaielor. Submarinele germane, italiene și, în unele situații, cele românești executau supravegherea bazelor Flotei Roșii, limitând mult acțiunile acestora cu escadre puternice, furnizând în același timp informații aviației germane în picaj.

Activitatea de convoiere pe cale de comunicații maritime a fost eficientă. Spre exemplu, în 1943, din cele 1.083.859 tone încărcătură transportată sub escortă Forței Navale Maritime s-a pierdut numai 3%.

Efortul operativ a fost însă pe măsură. La 30 mai 1943 numai navele escadrilei de distrugătoare execuaseră 421 misiuni de război, parcursând 124.516 mile marine, executând 39 de operațiuni de minare și patrulare, 383 de escortări la care au participat 316 vase transportând 1.026.512 tone. În tot acest timp au avut de înfruntat:

- 92 atacuri de submarine, evitând 89 torpile;
- 20 atacuri de aerotorpiloare cu participarea a 46 de avioane, evitând 27 torpile;
- 215 atacuri ale aviației de bombardament în picaj cu participarea a 389 avioane;
- 4 atacuri ale vedetelor torpiloare.

În cursul angajamentelor cu forțele sovietice au contribuit la scufundarea unui distrugător și au avariat grav un altul, au distrus 2 vedete torpiloare, au scufundat sigur 3 submarine și 8 probabil, au doborât 8 avioane omologate și 41 probabil, au nimicit o baterie de coastă, au întâlnit și evitat 115 mine.

Apreciez că tactica întrebunării forțelor în bazinul Mării Negre a fost influențată de specificul teatrului de operații maritime de la flancul sudic al frontului de est, precum și de concluziile desprinse din analiza operațiilor navale de pe alte teatre de operații maritime.

Masacrarea convoaielor însă nu s-a produs, aşa cum s-a întâmplat în Marea Nordului și Oceanul Înghețat, la flancul nordic al frontului de est. Aprovizionarea frontului pe liniile maritime și fluviale deschise de Marina Regală a României în cel de-al doilea război mondial nu a fost limitată decât de insuficiența capacitatei a economiei trupelor sale angajate în luptă.

*Lecotenent-comandor
Dorin MARA*



Din presa străină de specialitate



U.S. Navy trebuie să-și pună serios problema

Învățării lucrului cu calculatoarele



Ia angajarea în U.S. Navy (Marina Militară a S.U.A.) mulți tineri declară că le este cunoscut modul de lucru pe calculator. Foarte mulți din personalul U.S. Navy sunt de acord cu faptul că pregătirea tehnică este de cea mai mare importanță. Dar cum poate un Tânăr marină să ajungă să cunoască lucrul cu calculatorul? Există un plan al U.S. Navy de învățare al calculatoarelor? Și-a pus U.S. Navy la lucrul structurile de învățământ pentru punerea în aplicare a acestui plan? Din păcate, răspunsul la ambele întrebări este NU! Marinarii care știu să lucreze cu calculatoarele își datorează cunoștințele unor inițiative personale și interesului pentru calculatoare și nu unui plan al U.S. Navy de instruire în acest domeniu.

În prezent, învățarea calculatoarelor în U.S. Navy constă dintr-un amestec de programe desfășurate la nivel local, cea mai mare parte din învățământul oficial din U.S. Navy fundamental doar pe sisteme tehnice specifice, care sunt adesea învechite și ineficiente. Majoritatea comandanților nu vor să sacrifice fondurile reduse alocate pentru instrucție și să "piardă" ore de instrucție, antrenându-i pe militari în folosirea calculatoarelor personale.

Nici nu se pomenește de instruirea în masă a militariilor pe mașini moderne compatibile IBM și Macintosh, lucrând sub Windows, nici măcar pentru activități comune și curente, ca lucrări administrative, procesare de text și exploatarea bazelor de date.

Se pare că majoritatea cunoștințelor în domeniul calculatoarelor, obținute de militarii și ofițerii din U.S. Navy, provin fie de la "cunoșătorii de calculatoare" din unitate, care posedă aceste cunoștințe dinainte de înrolarea în U.S. Navy, fie prin inițiativă personală în decursul timpului. Osmoza pare să se realizeze prin metodele de instruire la alegeri, când se ajunge la învățarea folosirii calculatoarelor în scopul pentru care au fost acestea concepute: să-ți poți îndeplini atribuțiile cât mai eficient.

Cum se poate remedia o astfel de situație? Un punct de plecare bun este în momentul înrolării: Centrul de recrutare, Corpul ofițerilor de rezervă, Școala de candidați pentru gradul de ofițer și Academia Navală.

Centrele de recrutare îi indoctrinează cu succes pe recruti cu cunoștințele ce le sunt necesare pentru a supraviețui în U.S. Navy; de ce să nu se adauge la acestea un curs de computere, pentru "supraviețuirea" lor și din punct de vedere administrativ?

Ofițerii din toate specialitățile sunt instruși pentru navigația după stele - pe care o folosesc extrem de rar; - de ce să nu li se dea elevilor școlilor militare de marină și candidaților la gradul de ofițer o pregătire în domeniul calculatoarelor, care să le permită

să "navigheze" prin "marea" de documente cu care se vor întâlni în munca de fiecare zi? Doar Academia Navală își dotează fiecare elev cu un calculator, pe durata celor patru ani de studiu. Dacă aici se poate, de ce nu se generalizează această măsură în toate școlile U.S. Navy?

Dar, se întreabă unii, cu ritmul în care se schimbă produsele hardware și software nu ar fi o pierdere de timp să-i întruiști pe militari și să le dai cunoștințe ce vor fi perimale într-un an sau doi?

Aparend da. Este adevărat că atât calculatoarele cât și sistemele de operare par să se schimbe în fiecare an, dar aceste schimbări reprezintă, de fapt, perfecționări spre a le face mai ușor de utilizat și nu neapărat mai complexe.

Noile programe apar întotdeauna din aplicații deja existente, fiind adesea compatibile cu softul din generațiile anterioare, atât din punct de vedere al utilizării cât și al instruirii.

Contactul cu ultimele produse software și hardware, încă de la încorporare, ar putea înfrângă, în sfârșit, fobia în fața computerelor, ce prevalează în prezent în U.S. Navy.

Ce să facem cu toți necunoscătorii de calculatoare care se găsesc în prezent în U.S. Navy? Nu se poate pune problema ca toți să fie puși să învețe munca pe calculator. Mulți marinari, încă nedeprinși cu calculatoarele, se îngrozesc la gândul unei instruirii forțate. Poate o abordare mai logică ar fi educarea șefilor, care nu cunosc calculatoarele, pentru a-și da seama de beneficiile pe care le-ar avea prin utilizarea calculatoarelor în comandanțamentele pe care le conduc și nu încercarea de a-i învăța pe bătrâni lupi de mare să le folosească ei însăși.

Tinerii marinari și ofițeri, care intră în U.S. Navy având cunoștințe de calculatoare, sunt adesea dormici și entuziaști să-și aplice cunoștințele pentru a îmbunătăți activitatea unității, dar ei sunt adesea descurajați de șefi care se simt intimidați de noile tehnologii.

Incurajarea comandanților de la toate nivelurile să înțeleagă ce poate face o nouă tehnologie în ajutorul lor și de ce ar trebui să folosească va da mai mari puteri celor care știu cum să folosească și să aplice această tehnologie, cu un singur scop principal: U.S. Navy să fie preocupată mai puțin de "războiul administrativ" și să se poată concentra pentru ducerea și câștigarea unui posibil război.

R. BRITTON - "The Navy Needs to Get Serious About Computer Training" în publicația "U.S. Navy Institute Proceedings" vol. 121-1995 (traducere comandor Marius VELCEA)

Cargourile care transportă substanțe nucleare

Londra. Grupuri ecologice propun acordarea mai multor drepturi statelor cu ieșire la mare pentru a controla tranzitul navelor care transportă marfă radioactivă, ca și întărirea măsurilor de securitate pentru aceste nave.

Edwin Lymem, directorul științific al Institutului de control nuclear din Washington DC, a vorbit într-o conferință a Organizației Internaționale Maritime, la Londra, despre nevoia unor "măsuri de securitate mai stricte" pentru a se compensa problemele existente cu privire la depozitarea deșeurilor radioactive, din moment ce plutoniul și combustibilul uzat sunt transportate cu nave.

Jan Van Dyke, de la Facultatea de Drept a Universității din Hawaii, a susținut, în timpul conferinței, că un "regim mai strict" este necesar pentru a interzice navelor ce transportă materiale "ultrapericuloase" de a naviga fără să anunțe și să ceară permisiunea statelor prin dreptul cărora trec în drumul lor.

• Punând pericolul sub microscop

Londra. În octombrie trecut, guvernul britanic a decis,

datorită neliniștii publicului privind soarta navei "Brent Spar" (petrolier al firmei Shell, ce s-a scufundat în Atlanticul de nord-vest), să desemneze o delegație care să reconsideră diferitele opțiuni de conservare a navei. Acest lucru se speră să furnizeze și o bază științifică pentru discuțiile publice ce se vor desfășura, în viitor, pe această temă.

Grupul, al cărui conducător este John Shepherd, directorul Institutului de Oceanografie din Youhampton, va trebui să adune și să analizeze numeroase articole scrise pe această temă.

După cum relatează Shepherd, grupul de cercetători va încerca să tragă concluzii cât mai precise posibile, dar intenționează, de asemenea, să indice și arii de incertitudine, folosind fenomene naturale asemănătoare și modele științifice ce ar putea da o imagine clară a pericolului pentru mediu înconjurător, datorat depozitării navei în ocean.

Înarmat cu noi probe furnizate de către Shell vara trecută, de la autoritățile norvegiene, Det Norske Veritas, grupul de cercetători va studia materialele toxice conținute de către "Brent Spar" care ar putea fi incorporate în substanțele organice, în



NOTIZIARIO DELLA



Marina

De la 11 la 16 februarie a.c., cursanții celor de la 24-lea Curs Superior de Stat Major - organizat de INSTITUTO DI GUERRA MARITTIMA din Livorno (n.t.) - însoritii de ofițeri ai acestelui Institut au efectuat călătoria de studii în străinătate prevăzută pentru acest an. Călătoria de studii a fost făcută într-o țară puternic angajată în "PARTENERIATUL PENTRU PACE", îndeosebi în zona Mării Negre.

Conducătorul delegației a fost Amiralul de Divizie (viceamiral - n.t.) VEZIO VASCOTTO, comandantul Institutului de Război Maritim. Tinta călătoriei a fost, pentru prima dată în istoria Institutului, România, în trecut membră a dispărutului Pact de la Varșovia, iar în prezent puternic angajată în PARTENERIATUL PENTRU PACE, îndeosebi în zona Mării Negre și interesată să-și întărească raporturile cu Europa și Alianța Atlantică.

Vizita în România s-a desfășurat în două etape: de la 11 la 13 februarie, la București și de la 14 la 16 februarie, la Constanța. La București, Amiralul VASCOTTO a făcut o vizită la Ministerul Apărării, unde a fost primit de Viceamiralul Constantin Iordache, Inspector pentru Marina Militară Română pe lângă Ministerul Apărării.

Întreaga delegație a vizitat apoi Academia de Înalte Studii Militare unde, prin prezentarea făcută de partea română, s-a putut constata că unul din cele mai actuale obiective ale politicii externe românești îl

INSTITUTUL DE RĂZBOI MARITIM ÎN ROMÂNIA

constituie colaborarea cu Europa și N.A.T.O.

La Constanța, delegația a făcut mai întâi o vizită la Șeful de Stat Major al Marinei Militare Române, Viceamiral-comandor Gheorghe Anghelescu. Deosebit de cordială a fost apoi întâlnirea cu Șeful de Stat Major al Marinei Române la Cercul Militar, unde acesta s-a arătat foarte interesat de modul de organizare al Marinei Militare Italiane și și-a exprimat dorința precisă de dezvoltare în viitor a raporturilor dintre cele două Marine Militare.

Vizita la Academia Navală din Constanța a permis compararea modului italian de formare a ofițerilor de marină cu cel românesc. În acest sens a trezit un puternic interes faptul că studiile în Academia Navală sunt echivalente, sub toate aspectele, cu cele universitare, astfel încât toți ofițerii Marinei Militare Române sunt laureați în inginerie.

Foarte interesante au fost și vizitele la Șantierul Naval Militar din Mangalia și la Baza Navală din Constanța.

Delegația a putut, astfel, vizita câteva nave, printre care vedetele torpiloare - unele pe aripi - ca și cele trei corvete purtătoare de rachete din clasa "NANUŠKA", achiziționate din Rusia, între anii 1990 și 1991.

Traducerea și adaptarea

Comandor Filaret SÎNTION

după "Notiziario della Marina" nr.3, 1996, pag.13

au nevoie de "reguli mai stricte"

general, și în lanțul alimentar, în special, pentru a identifica cum fiecare dintre aceste materiale toxice poate reacționa cu mediul înconjurător.

Fenomenele naturale asemănătoare cu fenomenul "Brent Spar" și modelele (simularile) în laborator vor fi folosite pentru a aprecia potențialul impact asupra mediului creat de către apele reziduale deversate în mare, ca și de către emanarea gazului metan din sedimentele afilate pe platforma continentală, pentru a se înțelege biodegradarea și ciclul hidrocarburilor.

Probabilă soartă a metalelor alcătuitind "Brent Spar" va fi analizată prin studierea navelor scufundate, inclusiv și "Titanicul", care se află la aceeași adâncime (de peste 2000 metri) ca cea la care este "Brent Spar". Cercetarea va analiza și fotografiiile unor containere conținând materiale cu o radioactivitate scăzută, ce au fost deja aruncate în Atlanticul nord-vestic, ca și curentii hidrotermali - arii pe fundul oceanului în care soluții cu un mare procentaj de metal în compoziția lor sunt emanate în mediu.

Un alt domeniu de studiu pentru grupul de cercetători este situația animalelor și plantelor la adâncimea la care se află "Brent Spar". La acea adâncime organismele vîi sunt de ori mai

puține decât în aple mai mici. Însă, după cum a spus Shepherd, din ce se știe în prezent ar fi necesară o mare deviație de la starea actuală a mediului pentru ca viața la acea adâncime să fie afectată. De asemenea, nu este foarte sigur dacă o mare sau o scăzută diversitate biologică favorizează mai mult supraviețuirea speciilor.

Grupul de cercetători își va face apoi publică opinia, în mod oficial. După părerea lui Shepherd, din punct de vedere științific depozitarea lui "Brent Spar" va avea un scăzut impact negativ asupra mediului. Aria ce va fi în pericol este foarte redusă, de mărimea a două stadione de fotbal. De asemenea, este puțin probabil ca bancurile de pește să fie afectate, așa cum unii au pretins, din moment ce nu există mijloace biologice sau fizice de a transporta substanțele toxice de la o atât de mare adâncime la suprafață, unde pescuitul comercial se efectuează.

Traducerea și adaptarea

Iulia CONSTANDACHE

("Nature" - vol. 380, 7 martie 1996)

Ghid de orientare profesională

CUM POTI DEVENI OFITER DE MARINĂ MILITARĂ SAU COMERCIALĂ

Jn municipiul Constanța funcționează Academia Navală "MIRCEA CEL BĂTRÂN", instituție militară de învățământ superior de specialitate, pe baza Hotărârilor Guvernului României nr. 406/12.04.1990 și nr. 551/17.05.1990.

Pentru anul universitar 1996-1997, Academia Navală "Mircea cel Bătrân" organizează concurs de admitere la cele două facultăți, astfel:

Facultatea de Marină Militară, cu 20 de locuri scoase la concurs, în următoarele specialități:

- navigație, echipamente de navigație și hidrografie;
- electromecanică navală.

Facultatea de Marină Civilă, cu 120 locuri scoase la concurs, în următoarele specialități:

- conducerea și exploatarea navei de transport maritim;
- electromecanică navală;
- exploatari portuare (cu locuri pentru fete și băieți).

Înscrierea candidaților la concursul de admitere se face la secretariatele facultăților, în perioada 18-21 august 1996. Candidații trebuie să îndeplinească următoarele condiții:

- să fie absolvenți de liceu cu diplomă de bacalaureat;

- să fie în vîrstă de 18-22 de ani pentru Facultatea de Marină Militară și 18-25 ani pentru Facultatea de Marină Civilă;

- să fie apti medical;
- să aibă o dicție bună.

Înscrierea se face în baza unei cereri de înscriere la care se anexează următoarele acte:

- diploma de bacalaureat în original;
- certificatul de naștere, în copie, legalizată;
- 3 fotografii tip buletin;
- fișă medicală eliberată de polyclinica teritorială.

Candidații care se înscriu la Facultatea de Marină Militară depun la dosar și următoarele acte:

- cazierul pentru părinți;
- o recomandare semnată de directorul liceului absolvit;
- foaia matricolă din care să rezulte mediile la purtare din ultimii doi ani de studii liceale.

Concursul de admitere se desfășoară în două etape, astfel:

ETAPA I - eliminatorie - se desfășoară începând cu data de 24 august 1996 și constă în susținerea următoarelor probe:

- examinare medicală;
- examinare la probleme sportive;
- testarea la o limbă străină,



la alegere: engleză, franceză, germană, rusă;

- testare psihologică și la dicție;

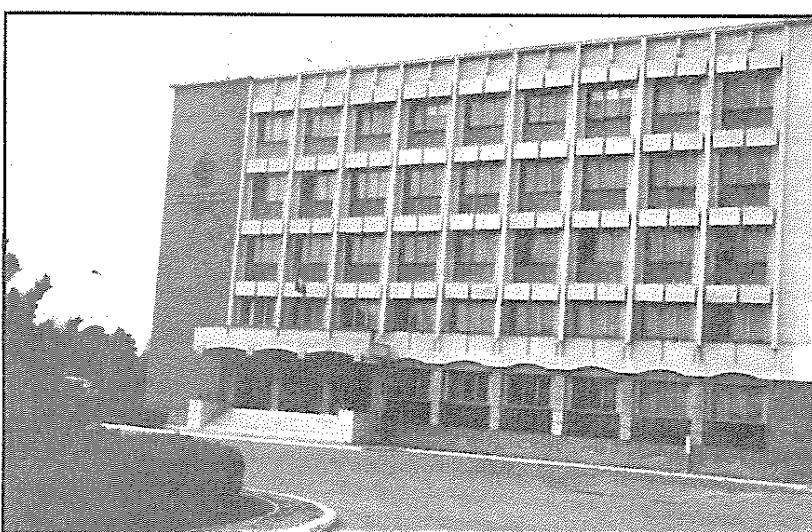
ETAPA a II-a - se desfășoară începând cu data de 3 septembrie la următoarele discipline:

- algebră, analiză matematică, geometrie și trigonometrie;
- fizică.

Candidații admitiți, școlarizați la cererea unor minister, instituții sau societăți, încheie cu beneficiarii contracte de școlarizare individuale, prin care se stabilesc anumite obligații față de aceștia.

Pe timpul școlarizării, studenții Facultății de Marină Militară au asigurate cheltuielile de învățământ și întreținere de către Ministerul Apărării Naționale.

Absolvenții Academiei Navale "MIRCEA CEL BĂTRÂN", primesc diplomă de licență care atestă pregătirea în profil și specialitatea pentru care au optat și sunt sprijiniți ca la absolvire să obțină brevetul de ofițer III maritim.



GRUPUL SCOLAR INDUSTRIAL DE MARINĂ își regăsește identitatea

Inființat la 1 septembrie 1975, ca liceu de marină civilă, avea ca forțe tutelare NAVROM-ul și Ministerul Transporturilor. Din 1981 intră în subordinea Comandamentului Marinei Militare, până în 1990. Ministerul Apărării Naționale a contribuit la finalizarea construirii actualului local al liceului și la asigurarea bazei materiale necesare-cabinete de motoare și navegație, laboratoare de fizică, informatică, atelier de tâmplărie, o bibliotecă bogată, apreciată de elevi și profesori. Pentru practică elevii dispuneau și de o bază nautică, pe lacul Siutghiol care, din păcate, nu-i mai aparține, fiind preluată de Centrul de Perfecționare a Lucrătorilor din Marina Civilă.

Din anul 1989 director al instituției este domnul Ion TACHE, absolvent al Facultății de matematică din cadrul Universității București (în 1974), metodist al Inspectoratului Școlar Județean care, pe parcursul carierei a fost profesor și la Liceul Militar "ALEXANDRU IOAN CUZA". Aflăm că procesul de învățământ se desfășoară în condiții de normalitate, profesorii sunt foarte exigenți, dar elevii fac față cu succes situațiilor de concurență.

Corpul valoros de cadre didactice asigură un bun procent de promovabilitate, aproximativ 80% dintre absolvenți fiind studenți în instituțiile de învățământ superior de marină sau ambarcați, după terminarea studiilor liceale. Dintre profesorii cu "state vechi" în liceu, ai căror elevi obțin constant rezultate notabile la concursuri și olimpiade școlare, directorul ține să nominalizeze: Costel ARITON - profesor de fizică și director adjunct, Constanța TAVITIAN - limba română, Dumitru VOICU - chimie, Elena PÂRVU - fizică, Eugen MOISE - limba engleză, Cornelius DINESCU - educație fizică, precum și maiștrii Constantin ION și Ion ION, care asigură pregătirea practică a elevilor.

Activitatea sportivă este, de asemenea, pe lista de priorități - afirmează doamna Mariana PREDA, profesoră de educație fizică - obținându-se rezultate bune la Cupa ACADEMICUS precum și la alte concursuri. S-au remarcat echipele de baschet, handbal, fotbal și atletism, evidențiuindu-se elevii George MARGA, Marian NAZARE, Cristi TIMOFTI.

Secretara liceului, doamna Marieta CĂLIMAN vorbește cu emoție despre promociile de absolvenți, bine apreciați, atât ca studenți cât și la bordul navelor comerciale românești și străine. Este lăudabilă inițiativa "regăsirii identității" liceului, prin "adoptarea" ca patron spiritual a contraamiralului EUSTATIU SEBASTIAN, personalitate marcantă a Marinei Române și a învățământului de marină.

În anul școlar 1996-1997 cifrele de școlarizare sunt: 225 de locuri pentru clasa a IX-a și 100 de locuri pentru școala profesională. Relații suplimentare despre susținerea examenului de admitere se pot obține la sediul instituției.

Căpitan Costel SUSANU



"INVIZIBILITATEA" - un obiectiv al construcțiilor navale

Sun element important care poate asigura succesul acțiunilor de luptă pe mare vizează reducerea la maximum a timpului de pregătire a apărării de către inamic. În acest scop navele proprii trebuie construite și dotate astfel încât să nu fie detectate de radicolocatoare și dispozitive electronooptice decât la distanțe foarte mici.

Preocupările pentru obținerea acestei "invizibilități" fac obiectul cercetărilor și proiectelor specialiștilor în domeniu, care acționează pentru combinarea optimă de tehnologii ce includ arhitecturi navale cu suprafețe de reflexie mici și folosirea materialelor de construcție cu proprietăți absorbante față de undele electromagnetice.

La proiectarea navelor mici purtătoare de rachete se folosesc nicidecum forme de cocă de tip "V adânc", care înlocuiesc profilele rotunde. Suprastructurile sunt realizate cu un volum și dimensiuni cât mai mici, inclinate către orizont și rotunjite. Antenele stațiilor de radiolocație sunt închise în capsule rezistențe, transparente pentru unde radio.

Materialele moderne absorbante electromagnetic se diferențiază în funcție de tipul absorbant și materialul liant: cele pe bază de cauciucuri naturale și sintetice absorb unde electromagnetic în gama 0,8-36 GHz. Se mai utilizează siliconi, rășini uretanice impermeabile cu o mare rezistență la uzură, materiale multistrat ce au în compunere izolatori (mase plastice, ceramică) și absorbanți (grafit, oxizi și pulberi de fier, aluminiu, cupru).

Ultimele proiecte în domeniu folosesc materiale care au la bază particule de fier magnetizat cu diametre de ordinul milimilor de milimetru, unite cu un liant izolant, inclusiv în sfere de sticlă de aceeași dimensiuni.

Introducerea în practică a rezultatelor muncii de cercetare în această direcție va conduce, cu siguranță, la unele reconsiderări în ceea ce privește tactica luptei navale moderne, oferind și posibilități de eficientizare a sistemelor de armament.

Locotenent-inginer

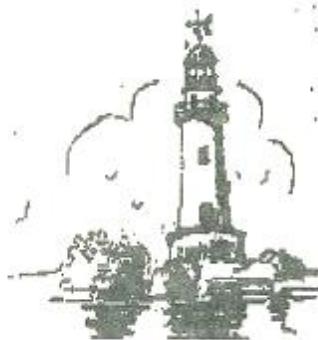
Alexandru BĂRĂITĂREANU



ARC PESTE 79 MP - sărbătoarea submarinistilor

Unul dintre momentele care au situat Marina Militară Română în rândul flotelor moderne ale lumii, l-a marcat și sosirea în țară, acum 60 de ani, a primului submarin românesc. Întâlnirea dintre generații, din 8 iunie, anul curent, s-a constituit într-un bun prilej de evocare a momentelor trăite și de schimb de experiență. S-au aniversat, de asemenea, 10 ani de la ridicarea pavilionului actualului submarin - „DELFINUL”.

Căpitan Vasile BĂNARU



ȘI CÂND TU VEI VENI

Voi săruta blânda rază de soare
ca ea să-și dăruiască
ce eu n-am reușit să-ți dau.
Voi trimite raza de lună
să-și povestească
ce greu îmi este
fără tine și fără iubire.
Voi plângere pe petalele florilor
ca roua dimineții
să-ți aducă aminte
de lacrimile mele.
Și când tu vei veni ...
voi ploua peste tine
în raze aurii și blânde,
te voi cuprinde
cu firele misterului,
să rămâni neștiută de nimeni
în Mine ...

Dan GÂJU

MAREA JMACULÂNDU-MJ SUFLETUL

Cerul spălându-mi privirile,
iarba împrospătându-mi simțurile,
macii însângerându-mi iubirile,
păsările redându-mi libertatea la vis,
cei patru pereti vechindu-mi însingurarea
și marea imaculându-mi sufletul
îngenuncheat lângă coala de scris.

Hortensia TEODORESCU



DIN LIRICA MĂRII

CÂNTEC

Sărac mi-e cântul acum
și tac. Privesc doar marez.
Corăbiu cu amintiri alunecă incet
pe lângă mine.
Nisipul ce mă-ngrăapă
îmi pare că-i mulat. Are gust
de pământ și de buză sărată.
Unda marei mă ricorește,
dar metalul incandescent
al singurății,
mă arde încă ...

Vor trece rânilo ...

Alexandru SERB

“ARMATA ROȘIE ÎN ROMÂNIA adversar, aliat, ocupant 1940-1948”

Prezenta Armatei Roșii pe teritoriul României în timpul celei de-a doua conflagrații mondiale și în anii postbelici nu a făcut până în momentul de față obiectul unei cercetări speciale, situație datorată dificultăților legate de investigarea și cercetarea acestui fenomen inșurmontabil până în anul 1989. Și totuși, adevarul referitor la acest aspect care a marcat istoria națională și impunea relevat în lumișa sa reală, chiar dacă pentru aceasta a fost necesar să treacă aproape patruzeci de ani de când armata de ocupație sovietică să-a retras de pe teritoriul României.

Mentul de a prezenta influența nefastă pe care a avut-o ocupația militară asupra populației civile, culturii și spiritualității românești, samavolnicile, jefurile, crimile și alte abuzuri comise de unii ostașii ai Armatei sovietice revine cunoșcutului publicist și istoric militar, locotenent colonel, profesor universitar, doctor CONSTANTIN HLIHOR în lucrarea

“ARMATA ROȘIE ÎN ROMÂNIA - adversar, aliat, ocupant - 1940-1948”.

Investigând un bogat fond arhivistic sau alte izvoare ale vremii - legislație, memori, presă, cu tenacitatea, experiența și respectul pentru adevarul cercetătorului istoric, Constantin Hlihor, la fel ca și în alte lucrări de acest gen publicate deja, prin volumul de față își aduce o importanță contribuție la cunoașterea unui capitol important și dureros din istoria poporului român.

Aparută în Editura Academiei de Înalte Studii Militare, lucrarea “ARMATA ROȘIE ÎN ROMÂNIA - adversar, aliat, ocupant - 1940-1948” (vol. I) reprezintă un demers publicistic ce onorează istoriografia militară românească și pe un autor consacrat, cu o putere de muncă și eruditie deosebită, căruia îi urâm succese în investigațiile viitoare în beneficiul adevarului și a unui larg public cititor.

Comandor Ioan DAMASCHIN

Trupa de balet "ACTUAL" intră în... actualitate

Înființată la 15 octombrie 1990, după o preselecție organizată de directorul Casei Tineretului din Mangalia, trupa de balet "ACTUAL" a susținut de curând un spectacol incendiар și pe scena Cercului Militar din Constanța.

Palmaresul trupei este notabil și debuteză în "fortă". În octombrie 1992, cu câștigarea locului I la concursul de dans modern "RITMURI TINERESTI", în Botoșani unde, anul următor, se placează pe poziția a doua. În luna iulie 1994, participă la show-ul "EXTRAORDINAR WEEK-END", pentru că în octombrie același an să obțină, împreună cu solista Diana SOCACIU, trofeul "ANCORA DE AUR", la Festivalul de muzică ușoară, cu același nume, organizat la Casa Tineretului din Mangalia.



Trupa "aliniată" de coregraful

Ştefan Enache are următoarea componență:

Cristina SERGHIESCU, Mirela FERENT, Laura TUTANIȘ, Isa VÎRLAN, Tiberiu ANDRIEȘ, Doru MARINESCU și Sergiu SOCACIU. Mai adăugăm la această carte de vizită talentul și pasiunea incontestabile precum și urarea de a se menține permanent în actualitate!

Căpitán Costel SUSANU

O POVESTE MICĂ, MICĂ, DE LA MARE

Echipajul navei pe care sunt comandanți a executat, în ultimele trei săptămâni, numeroase exerciții în cadrul ieșirilor pe mare, ziuănoaptea pe vreme rea sau bună, așa încât sămbăta, la raportul de dimineață, șeful lor a îndrăznit o propunere: "Domnule comandant, am tot navigat de-a lungul litoralului și, scuzați cuvântul, ne-am "benoclat" la lumea de pe plajă, apropiindu-ne trupurile cu binoclul, de ajunsese instrumentul obiect de dispută: 300 lei prăviti! Haideți să facem o ieșire în acest week-end cu un autobuz, de-a lungul litoralului! "I-am explicat întâi că în armată nu există week-end", că nu-i păsion, apoi i-am explicat cum este cu autobuzul, combustibilul, aprobările etc. S-au oferit să plătească ei totul și să închiriem de la o companie turistică. Zis și făcut! Și iată-ne într-un autobuz destul de luxos, pregătiți să facem turul litoralului. Care cu ochelari de soare, care cu pungi de pop-corn, unii se luptau să stea în față, alții la geam, veselie generală, începe... turul litoralului!

De cum a pornit mașina, s-a dat tonul la cântec. Așa aveam să aflu ce mai cântă militarul marină în cauză, înainte de culcare... "Este ora, mai soldat / Și încă nu te-ai culcat / Crezi că ești la mândra-n pat / Cu catargul ridicat?"

M-am minunat, eu știa că au învățat altfel de cântece ostășești...

Mi-am pus căștile de la radio portativ să mă fac că nu aud și mi-a fost dat să mai ascult un cântec... Mola provă, mola pupă / La manevră-i totă grupă / Comandanțul e pe punct / Gata marea s-o înfrunte / Ordonați trei cuvinte: "Mașina tot înainte!" / Marinarii, să se știe / Curajos trebuie să fie / S-aibă forță și tărie! / Așa cum, vedeti, sunt eu! / Apoi pleacă la careu / În forță și cu... tărie! / Să mai tragă o răchie!" Când am auzit ultimul vers m-am făcut că admir peisajul și i-am întrerupt spre a o face pe ghidul:

- Ostași, ce vedeti în stânga este plaja Eforiei...

- Unde, domnul comandant, îndrăgneaște furierul navei, unde se vede grupul acela de fete dezbrăcate?

- Cum vedeti așa ceva, cum simțiți

oarece euforie, eu vă vorbeam de Eforie...

I-am dus la hotel Amfiteatrul, unde am servit răcoritoare (că și berea este răcoritoare, dacă este rece), i-am dus la Mangalia și return, prin stația Costinești, unde am poposit vreme de două ore. O oră s-o vizitez și-o oră să pot să-l adun pe toti, unii din ei deja făcând cunoștință cu fete și, știm bine... e grea despărțirea. Au fost și alte peripetii, unele picante, alele alarmante, nu le mai înșir pentru a nu fi întrebări... ce măsură am luat! Când ne-am întors, au început cu șotile. Unul zicea "Uite-o broscuță pe stradă! Na, că a căciat-o" iar ceilalți începeau să cânte "Și-ai căciat-o" și-ai căciat-o, o-s-o facem și mai, și mai lată!"

În dreptul lacului Techirghiol, unul dintre militari, semnalizatorul, m-a atenționat "Ultă!", domnul comandant, relevament provă, babord, 25 de grade, la soal fete pe jumătate goale și pe jumătate dezbrăcate! Nu m-am uitat, dacă e păcăleală ca și cu broscuțele?

În final, toată lumea mulțumita și lucru imbucurător - mi-au spus: "Ce lucru mare, să trăiești, chiar și câteva ceasuri, o... poveste mică, mică, de la mare!"

Fără a constitui, neapărat, exemplu, le-am zis celoriaiți comandanți de fregate, dragoare, putioare de mine: "Faceti ca mine!"

Ananie GAGNIUC



PRET 600 LEI

