

MARINA ROMÂNĂ

REVISTĂ EDITATĂ DE MARINA MILITARĂ

NR. 44 (IANUARIE - FEBRUARIE)



Din SUMAR:



MAREA NOASTRĂ CEA DE TOATE ZILELE pag. 6

MAREA CRUDĂ pag. 10

VIVAT ACADEMIA pag. 11

NAVIGATORI ÎN LABIRINTUL CUNOAȘTERII... pag. 14

PERIPLUL NAVEI „MIDIA” ÎN JURUL EUROPEI .. pag. 17

OASPEȚI AI MARINEI MILITARE pag. 18

NOUTĂȚI EDITORIALE pag. 22

MAGAZIN pag. 24

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 4384 în catalogul publicațiilor difuzate de RODIPET.

ISSN - 1222-9423

B-18497

COPERTA I: Echipajul monitorul „LASCĂR CATARGIU”, la primirea Pavilionului de Luptă

COPERTA IV: Reproducere după tabloul lui Dimitrie ȘTIUBEI - „Răsărit de soare în port”

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:

Mihaela BUCUROIU

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

Costel SUSANU

„ACTUALA STRUCTURĂ A FLOTEI MARITIME ARE VIRTUȚI DE NECONTESTAT”

INTERVIU CU DOMNUL CONTRAAMIRAL NICULAE POSTOLI - COMANDANTUL FLOTEI MARITIME

- Domnule contraamiral, de câteva luni sunteți comandantul Flotei Maritime, cu alte cuvinte aveți în subordine, cu unele excepții, cam tot ce mișcă pe mare, evident mă refer la navele militare ale marinel noastre. Care au fost treptele devenirii în această carieră?

- Treptele carierei mele de ofițer de marină au fost, după părerea mea, cele normale. Am absolvit în anul 1968 Școala Superioară de Ofițeri de Marină, fiind numit în funcția de comandant unitate de luptă pe o navă dragoare, specialist cu navigația la o unitate și apoi comandant pe o navă de salvare. După absolvirea Academiei de Înalte Studii Militare (1977-1979), am fost numit șef de stat major la unitatea de nave Dragoare de Bază (1979-1984), urmând apoi la comandă până în anul 1988, când am fost numit șef de stat major al Diviziei Maritime. În anul 1994, când a luat ființă Flota Maritimă, am preluat funcția de șef de stat major al acestei mari unități operative, iar din octombrie 1996, pe cea de comandant.

Am urmat Cursul Postacademic (1987) și Colegiul Național de Apărare, în 1994.

- Au trecut cova mai bine de doi ani de când, în cadrul amplului proces de remodelare a structurilor armatei la toate nivelurile, unitățile de nave maritime au fost grupate pe mari unități de nave de aceeași clasă: dragoare, antisubmarine, purtătoare de rachete torpiloare. În ce măsură s-a dovedit viabilă această structură a Flotei Maritime?

- Mai întâi aş dori să afirm că înzestrarea Marinei Militare la începutul acestui ultim deceniu al mileniului doi, impunea cu necesitate restructurarea și reorganizarea forțelor. Mariile unități maritime, având în compunere diferențe clase de nave cu misiuni diferite, întăpinau, deja, probleme serioase în ceea ce privește sistemul de pregătire operativ-tactic și de luptă și, nu în ultimul rând, în



privința logistică. Actuala structură, în care mariile unități cuprind unități din aceeași clasă de nave, îmi pare că este optimă, având virtuți de necontestat. Acestea vizează, în primul rând, conducerea forțelor atât la eșalon flotă cât și la nivelul comandamentului de mare unitate. În al doilea rând, îmi pare că se poate face o pregătire unitară la toate eșaloanele, de la nivel de mare unitate până la navă și, nu în ultimul rând, se poate executa un control optim și eficace din partea comandamentului flotei. Pe timpul exercițiilor și aplicărilor se realizează o cooperare mai bună în cadrul marii unități, cu efect benefic asupra îndeplinirii misiunilor.

Anul 1995 l-am considerat ca fiind un an de acomodare a unităților de nave în cadrul noilor structuri. Începând cu 1996 însă, îmi pare că progresele în întregul sistem de pregătire au fost vizibile. Desigur, mai sunt multe de făcut, în special în ceea ce privește fundamentarea teoretică a concepției de folosire a forțelor dar sperăm să se rezolve și aceste probleme odată cu intrarea în vigoare a noilor regulamente specifice activității noastre.

- Atât amintit de sistemul de pregătire. Cum apreciați că v-ați atins obiectivele în ultimii doi ani?

- Obiectivele pe care ni le-am propus au fost cele trasate prin dispozițiile în vigoare. Mai concret, ele au vizat consolidarea noilor structuri și perfecționarea funcționalității acestora, menținerea în permanență a unei capacitați de luptă ridicata a unităților din subordine și, nu în ultimul rând, participarea la activitățile de pregătire organizate în cadrul Parteneriatului pentru Pace.

Apreciez că au fost create condițiile pentru realizarea unei pregătiri operativ-tactice a ofițerilor la un nivel de calitate superior, fapt confirmat pe timpul aplicărilor și exercițiilor tactice. S-a realizat o concepție unitară de folosire în luptă a forțelor în cadrul căreia comandanții și statele majore de la toate eșaloanele au dovedit un înalt nivel de competență pe timpul desfășurării acțiunilor de pregătire. Nivelul ridicat de pregătire al comandanților și ofițerilor de stat major a fost confirmat și de exercițiile și aplicăriile desfășurate în cadrul Parteneriatului pentru Pace când s-a acționat cu eșaloane similare din alte flote aparținând NATO sau tările partenere. Aici îmi pare că ofițerii noștri și-au însușit destul de repede "limbajul tactic" (mă refer la tot ceea ce ține de pregătirea operativ-tactică a ofițerilor) al comandanților NATO chiar în condițiile unui relativ handicap legat de cunoașterea în insuficientă măsură de limbi engleze.

În ceea ce privește cea de-a doua componentă a pregătirii - pregătirea de luptă, fără a intra în amănunte, ea se realizează în conformitate cu dispozițiunile emise de Statul Major al Marinei Militare și are ca scop formarea deprinderilor necesare exploatarii și întrebunțării în luptă a diferitelor categorii de armament de la bordul navelor. Rezultatele acestor deprinderi se concretizează în îndeplinirea misiunilor de foc, adică în condițiile când se acționează "la cald". Nu dau statistici în această privință, pot însă spune că sunt mulțumit de

continuare în pagina 4





urmare din pagina 3

rezultatele obținute de personalul Flotei Maritime în anul 1996.

- Cum apreciați nivelul de pregătire cu care sosesc în flotă tinerii absolvenți ai Academiei Navale și Școlii Militare Măștri de Marină?

- Foarte bun. Aceasta demonstrează că învățământul de marină este condus și realizat de adevărați profesioniști. Tânării ofițeri și măștri dovedesc nu numai o bună pregătire dar și apetență pentru însușirea lucrului practic și pentru perfecționarea profesională. Consider însă că, în condițiile în care desfășurăm tot mai multe activități în comun cu nave aparținând altor flote, ei trebuie să cunoască în mod obligatoriu o limbă străină, în special limba engleză. Sunt încă destul de mulți ofițeri care recurg la serviciul translatorilor.

- Ați vorbit de activități în comun cu nave străine. V-aș ruga să detaliați puțin acest aspect.

- Este sătul faptul că opțiunea politico-militară și cea pentru asigurarea securității României este aderarea la structurile NATO. Un prim pas în asigurarea compatibilității și interoperabilității îl constituie Parteneriatul pentru Pace iar Flota Maritimă contribuie activ la transpunerea în practică a acestui concept. Anul 1996 a fost cel mai încărcat din punct de vedere al numărului de activități și al complexității acestora, la care au participat navele flotei. Aș aminti aici cea mai complexă aplicație de până

acum desfășurată în cadrul Parteneriatului pentru Pace - "COOPERATIVE PARTNER '96" - în apele românești, cu participarea a 30 de nave din care 14 au aparținut Flotei Maritime. A fost un succes și un pas important pe linia interoperabilității. La fel și aplicația "CLASSICA '96", din luna septembrie, cu participarea a 4 nave românești, "BRIZA '96" din apele Bulgariei și "MAREA NEAGRĂ '96", din apele Turciei. Toate aceste aplicații internaționale precum și cele 5 exerciții de tip PASSEX cu nave străine, la care au participat navele Flotei Maritime, au dus la acumulări serioase în planul pregătirii ofițerilor pentru cunoașterea și aplicarea exigențelor și standardelor NATO. Aceștia au fost pași importanți pentru realizarea interoperabilității dar încă mai sunt destule de făcut pe această linie.

- Domnule amiral știu că multe lucruri nu merg "ca pe roate" și totuși nu prea v-ați plâns de greutăți. Care sunt problemele cu care vă confruntați?

- Este o întrebare mai delicată și nu am vrut să intru și eu în corul celor care se plâng de greutăți. În întreaga mea carieră nu am urmărit locurile "călduțe" și m-am obișnuit să caut soluții pentru diverse situații date. Ca de altfel și în această perioadă de tranziție pe care o simțim și noi militari. Totuși trebuie să semnalizez câteva aspecte. Nu este suficient ca unui luptător să-i arăți arma și să-i explici cum să tragă pentru a-l considera instruit. Pentru a fi instruit trebuie să-l duci și în poligon, să-i

asiguri țintele, să-i dai muniția adecvată și să tragă. Funcție de rezultatul tragerii îl poți considera instruit sau nu. Pentru noi, marinarii, nu este suficient să avem nave și tehnică. Trebuie să mai ieşim și pe mare, să o punem la treabă, să ne instruim "la cald". Consider că bugetul afectat pregătirii de luptă este la limita inferioară. La fel și cel afectat întreținerii și reparațiilor navelor. Nava este ca un organism viu, foarte complex, de care trebuie în permanență să ai grijă, altfel se îmbolnăvește și moare. Din fericire majoritatea cadrelor de la bordul navelor au înțeles greutățile actuale și depun mult suflet pentru întreținerea stării tehnice a acestora chiar în condițiile unor fonduri minime reușind astfel să avem un număr suficient de nave operative pentru îndeplinirea misiunilor.

Un gânditor militar făcea următoarea afirmație: "Dacă în timp de pace întreții și instruiești bine o armată, poți pierde niște bani. Dacă în timp de război nu ai o astfel de armată poți pierde o țară". Fără comentarii.

O altă problemă foarte serioasă este aceea că în ultimii ani a crescut și este în continuă creștere media de vîrstă a cadrelor. Tot mai multe cadre tinere, ofițeri și măștri, oameni pregătiți afectiv și efectiv pentru cariera militară, își dau demisia. Motivul este simplu. Dintr-o soldă de ofițer nu poți să-ji faci o casă, de exemplu, nici până la pensie. Pe linia protecției sociale a cadrelor e-au luat o serie de măsuri la nivelul Ministerului Apărării Naționale, dar ele nu sunt nici pe departe acoperitoare. Mai sunt multe de făcut pentru a realiza ceea ce ne dorim cu toții, astfel încât cadrele militare în îndeplinirea atribuțiunilor funcționale să nu fie afectate de stresul pe care îl creează nenumăratele lipsuri din viața cotidiană.

- Cum vedeti evoluția situației Flotei Maritime?

- Sunt optimist. Tot ceea ce depinde de noi, cadrele militare de la toate eșaloanele din Flota Maritimă, vă asigur că va fi făcut pentru ca misiunile să ni le putem îndeplini.

- Vă mulțumesc!

Comandor
Ioan DAMASCHIN

AVEM NEVOIE URGENTĂ DE O DOCTRINĂ MILITARĂ

"Avem nevoie urgentă de o doctrină militară" - sub acest titlu viceamiral (r) Constantin IORDACHE semnează, în "Observatorul militar" nr.47/1996, un material sinteză, cu o excepțională încârcătură de idei, fapt ce ne-a determinat să-l preluăm (cu permisiunea autorului) spre a-l oferi și cititorilor revistei "MARINA ROMÂNĂ", evident, primii interesați de domeniu.

Noua situație geostrategică, apărută după sfârșitul războiului rece, are ca element fundamental diminuarea confruntărilor dintre superputeri și creșterea incertitudinii în plan regional. A rezultat o lume mai puțin previzibilă, inclusiv pentru Europa și cu precădere pentru statele din centrul și estul acestui continent. În fața acestei situații, România și-a elaborat doctrina națională de apărare care să-i asigure independența, suveranitatea, unitatea și integritatea teritorială.

Doctrina noastră națională de apărare stabilește scopul politic general al apărării armate a României, organizarea apărării, resursele pentru apărare, strategia apărării armate a țării și, în cadrul acestei strategii, misiunile categoriilor de forțe ale armatei.

Sper să nu greșesc, dar am înțeles că, prin tot ce s-a realizat, până în prezent, în domeniul doctrinei militare, să a vizat numai nivelul strategic de acțiune, în discordanță cu gândirea militară din statele N.A.T.O., care consideră că doctrinei săi sunt comune toate nivelurile de acțiune militară-strategic, operativ și tactic. Această situație explică de ce aceste state au doctrine pentru trupele de uscat, aviație și marină. Acum, când se fac multiple eforturi politice, diplomatice și militare pentru intrarea României în N.A.T.O. și se dorește intrarea în primul eșalon, când există o cvasiunanimitate în acest sens, dacă se va realiza această aspirație națională, vom fi găsiți mai puțin adaptați la capitolul doctrină militară.

Elaborarea doctrinei militare a României este o problemă complexă și poate fi realizată numai de o comisie cu reprezentanți din toate instituțiile civile și militare interesate de problemele mărlă și ale puterii maritime, de folosirea spațiului maritim în scopuri civile și militare. Pe baza cunoștințelor dobândite prin studierea unor lucrări de referință, dar și a propriei mele experiențe, exprim câteva opinii privind problematica doctrinelor maritime românești, care, legiferată, ar avea influențe deosebite în direcționarea învățământului de marină, a instrucției forțelor navale și a înzestrării cu nave, iar celor din afara marinei le va da argumente pentru a percepe corect specificitatea mediului marin și cum să corelezze interesele naționale cu activitatea ce se desfășoară pe mări și oceane.

În primul rând, doresc să evidențiez faptul că, atunci când se tratează tipurile probabile de agresiuni îndreptate împotriva intereselor fundamentale, doctrina maritimă românească nu trebuie să se limiteze la teritoriul național al României, ci să se refere și la posibilitatea de a ne apăra interesele pe toate mările și oceanele, acolo unde ele se manifestă. Atât interesele economice, generate de comerț și pescuitul maritim, de exploatarea resurselor biologice și minerale ale mării, cât și participarea cu forțe navale la grupări multinaționale, sub egida O.N.U. sau O.S.C.E., în vederea menținerii păcii și securității internaționale, ne îndreptătesc să afirmăm că doctrina noastră maritimă va promova interesele noastre în afara teritoriului național, întrucât marea liberă nu este a nimănui și libertatea de navigație este garantată de dreptul maritim internațional. Astfel, ne vom rupe definitiv de concepția dărâtoare potrivit căreia forțele maritime sunt destinate, în principal, să apere litoralul și apele teritoriale, și, de aici, politica greșită de înzestrare, în special cu nave mici, capabile să acioneze în apropierea coastei.

Pentru ca doctrina maritimă să fie utilă și la eșaloanele operative și la cele tactice, ea trebuie să stabilească principiile războiului pe mare, concepția folosirii puterii maritime și misiunile forțelor navale. În doctrina maritimă, comandanții care vor planifica operații sau lupte navale vor trebui să găsească concepțele care să le direcționeze modul de acțiune pentru îndeplinirea misiunilor primite.

În timp de pace, doctrina maritimă e necesar să

evidențieze metodele de instrucție ale genurilor de forțe ale Marinei Militare și ale celor cu care cooperează, pentru aplicarea puterii maritime în situații specifice, altfel decât cele de război, ca: diplomație navală; blocadă; embargo; misiuni de evacuare la calamități naturale; sanctiuni economice; acțiuni antiteroriste, antidrog și împotriva contrabandei cu arme; protecția pescuitului și alte misiuni pentru sprijinirea puterii civile a statului.

O altă idee importantă, care trebuie să emane din noua doctrină maritimă, este și aceea că fortele noastre navale vor acționa atât sub comandament național, pentru protecția și securitatea exclusivă a României, cât și sub comandament al structurilor N.A.T.O. când vom fi primiți în această organizație. Cunoscând că operațiile N.A.T.O sunt executate, în mod normal, cu forțe integrate, navele noastre trebuie să realizeze interoperabilitatea cu celelalte nave din coaliție. Comanda și controlul într-o grupare acceptată din punct de vedere politic, sunt condiționate de existența echipamentelor de comunicații și informații, care trebuie să fie compatibile cu cele ale celorlalte forțe. Având mijloace de comunicații eficiente și o percepție clară a doctrinei de acțiune, comandanții vor putea înțelege în întregime ordinele și să le execute oportun. Acțiunile navelor și grupărilor navale românești la exercițiile desfășurate în cadrul PfP, sub comandament N.A.T.O., au ieșit deja din canoanele doctrinei naționale de apărare, care stipulează exclusivitatea conducerii forțelor armate de către organele statului român. Această experiență este deosebit de importantă pentru fundamentarea doctrinei militare românești, dar care trebuie legiferată cât mai repede. Fără a epuiza problematica specificității doctrinei maritime, voi aminti câteva aspecte ale logisticii maritime, total diferită de cea a forțelor care acționează numai pe teritoriul național. Doctrina trebuie să stabilească principiile logisticii maritime, cu cele două ramuri importante ale ei, de producere a resurselor care este un proces comercial civil, și de folosire a acestora, care este o funcție strict militară. Întrucât fortele navale pot acționa și pe teatre maritime îndepărtate, este important de stabilit sistemul operațional logistic care trebuie să asigure transportul oamenilor și materialelor în zona de operații, atât în sistemul logistic național, cât și în cel de coaliție. Va trebui să ne racordăm la concepția logistică din cadrul N.A.T.O., care pomeneste de la principiu că resursele logistice ale unei țări să fie în măsură să sprijine pe ale altelor urmăre a standardizării cât mai multor tipuri de combustibili, muniții, sisteme de armamente, materiale și.a. În sfârșit, o sarcină importantă a doctrinei maritime românești este ca, în funcție de misiunile forțelor navale de a apăra teritoriul național și interesele noastre pe mare, cât și de gradul de participare la acțiuni multinaționale, să stabilească ce mijloace de luptă ne sunt necesare pentru a îndeplini misiuni operative și tactice, ce raporturi cantitative și calitative trebuie să fie între submarine și nave de suprafață, între aviația bazată la sol și cea ambărcată, între forțele de desant și mijloacele de transport și sprijin ale acestora. O înzestrare echilibrată va da forțelor navale posibilitatea de a acționa eficient acolo unde o cer interesele noastre.

Am scris aceste rânduri cu speranța că ele vor fi citite și de cei care trebuie să percepă că, în etapa actuală, confruntările militare între state, pe uscat, sunt din ce în ce mai rare, în schimb marea a devenit locul preferat de unde forțele navale sunt permanent gata de a-și proiecta puterea maritimă asupra țățușului. Marea este spațiul de unde forțele combinate acționează pentru gestionarea crizelor, pentru impunerea păcii sau numai pentru a-și marca simplă prezență, ca instrument de constrângere. Pentru toate aceste motive, avem nevoie de o doctrină maritimă românească.

Viceamiral (r) Constantin IORDACHE



Marea noastră cea de toate zilele



**O NAVĂ AL
CĂREI NUME,
ECHIPAJUL
SĂU
VREA SĂ-L
TRANSFORME
ÎN RENUME
DISTRUGĂTORUL
“MĂRĂŞESTI”**



Pentru multe profesiuni, pentru mulți oameni care le practică, anotimpul hibernal presupune o restrângere a activităților, o scădere a ritmului acestora determinat de asprimile iernii. Și de aici tentația de a generaliza, ce se dovedește a fi total eronat, atunci când e vorba despre marină, în general, și despre marina militară, în special. Căci, pentru marinari, anotimpul rece este mai solicitant și mai plin de servituri decât celelalte. Vă veți convinge despre acest adevăr dacă ne veți însotî, stimări cititori, pe o navă a Marinei Militare - și nu pe oricare ci pe nava-amiral - Distrugătorul "MĂRĂŞESTI" - pe care, urcând, ne-am propus să facem o succintă "radicografie" a muncii într-o zi geroasă de sfârșit de ianuarie ce acoperise portul întreg - dane, nave, instalații - cu un strat gros de polei.

La bord avem onoarea și placerea să ne fie "ghid" (în acest adevărat univers pe care-l reprezintă o navă de talia distrugătorului "MĂRĂŞESTI") comandantul său, domnul comandor Dumitru Preda.

"Nava, ne spune comandantul, căruia nu-i plac vorbele pompoase, dar e cunoscut în flotă pentru devoția sa totală față de profesie - este ca un organism viu. Pentru a fi mereu în formă, gata de acțiune, - acest mare complex tehnic, trebuie "hrănit", îngrijit, întreținut continuu. În el pulsează, asemenea săngelui în arterele umane, prin zeci de kilometri de tubulaturi și cabluri electrice, energia ce-i asigură vitalitatea. În "creierul" ce coordonează acest puls sunt oamenii bordului. Ei sunt spiritul, sufletul navei. Prin munca și devotamentul lor nava devine un organism viu".

La ora la care suntem la bord prima parte a programului zilnic e deja pe sfârșite - gheata a fost îndepărtată de pe punți și instalații, iar acum, sub îndrumarea comandantului, oamenii tuturor

compartimentelor verificămeticulos funcționarea aparaturii și instalațiilor spre a se convinge că n-au fost afectate de ger, că funcționează perfect. Întreaga tehnică este înțuită "la cald"; de la sala mașinilor, unde se face lansarea motoarelor, până la radiolocația sistemelor artileristice.

În sala mașini, sub ordinele șefului mecanic, căpitan-comandorul Nicolae Otelea, un profesionist redutabil, ce nu are liniște dacă "mașina nu merge perfect", oamenii, îndrumați de locotenent-comandorul Dănuț Roșu, de maștrii militari Constantin Moisoiu (motorist), Ioan George (electrician), verifică agregate și instalații, motoare și pompe, valvulele de inundare ce se pot bloca, datorită gheții, și pericleta chiar siguranța navei...

În scurt timp se intră în a doua parte a riguroșului program zilnic. La ordin, sunt declanșate exerciții de antrenament la toate posturile de luptă. Nava este cuprinsă de acea febrilitate pe care o cunoșcusem doar în timpul exercițiilor efectuate în plină mare. Se simulează atacuri aeriene, se testează capacitatea de reacție a tuturor sistemelor de luptă. Locotenent-comandorul Ioan Călin și oamenii săi, în frunte cu maștrii militari Marian Voicu și Dan Hoștiuc, adevărați profesioniști în materie, sunt "la înălțimea" situației create...

Alertate, echipele de vitaliști, în frunte cu maistrul militar Gheorghe Bocancea, adevărat maestru în meseria sa, acționează asupra "găurilor de apă" și avariilor "produse" de "atac"...

Se simulează incendii la bord și echipele de stingere intervin prompt...

Este o muncă cu multiple fațete, migăloasă și aparent de rutină, prin repetiția exercițiilor, dar este

Marea noastră cea de toate zilele

evidență scopul ei major - acela de a șlefui, de a perfecționa continuu munca oamenilor, până la formarea acestor indispensabile reflexe proprii marinului profesionist.

Orele "curg" și alte "module" ale programului, atent urmărit de comandant și șefii de compartimente, se derulează. Echipele de întreținere efectuează mici reparații necesare ("ah, dacă am avea și mai multe piese de schimb!" exclamă cu ciudă cineva, dar echipa continuă munca" și se descurcă... cu ce are. Dar se descurcă!").

Un alt "modul" al programului relevă și o altă dimensiune- spirituală - al excepționalului complex tehnico-militar care este distrugătorul "MĂRĂȘEȘTI" - aceea de școală. Într-o sală specială, sub îndrumarea căpitan-comandorului Constantin Bălașa, șeful compartimentului transmisiuni, militari în termen (după un riguros examen de selecție) urmează, la bord, cursurile intensive de transmisioniști. "Școala" a căpătat deja tradiție, ultima promoție de militari ce au absolvit examenul de clasă, cu titlul specialiști clasa a III-a, fiind cea din noiembrie 1996, având ca "șef de promoție" pe soldatul Adrian Gheorghe. Acum "absolvenții" ajută pe noi elevi să învețe tainele meseriei. Este esențial de relevat faptul că în cadrul acestui curs intensiv la bord se reușește comprimarea durată de specializare (validată de examenul de clasă), de la 4 luni la 3 luni, câștigându-se, astfel, o lună "de eficiență" pentru militarii încadrați aici. Existând condiții, la bordul distrugătorului, ne spune comandorul Preda, am considerat că nu e rău să intensificăm procesul și, datorită capacității și strădaniilor căpitan-comandorului Bălașa, demersul să a dovedit eficient".

Dar nu numai în domeniul transmisiuni nava este o "școală". Ea își relevă această calitate și în toate celelalte compartimente unde, îndrumați de specialiști de elită, cu care o navă ca „MĂRĂȘEȘTI” se mândrește, militarii în termen, acești tineri care vin să și facă datoria față de patrie, învață, într-un program intensiv, înșuindu-și cunoștințele și deprinderile absolut necesare rolului ce le revine la bord.

Iată, aşadar, atât de sintetic prezentate, activitățile

ce se desfășoară la bordul navei-amiral a Flotei Maritime Militare Române, într-o obișnuită zi de iarnă. O activitate pusă mereu în slujba navei, a marinei, de un echipaj perfect încheiat care, așa cum ne-am convins, are, în frunte cu comandanțul său, acel pronunțat "spirit de corp", o legitimă mândrie pentru serviciul desfășurat pe nava-amiral a flotei. Sentiment onorat prin muncă și devoțione, eforturi și profesionalism demne de admirat. Si acest "spirit de corp", aceasta justificată - prin fapte - mândrie a cadrelor navei ce dorește să adauge tradiției "Spiritului Mircea" pe cea a "Spiritului Mărășești", a reverberat - fapt apreciabil pentru Marina Militară - cu o puternică rezonanță și în rândul militariilor în termen. Mulți dintre tinerii încorporați pentru Marina Militară (mai ales constanteni) solicită repartizarea "la D 111 - la distrugătorul "MĂRĂȘEȘTI" ce și-a făcut, deja, din nume un renume, prin rolul în flotă, prin activitățile desfășurate cu succes în aplicații și în cadrul "Parteneriatului pentru Pace", de altfel relevante și de mass-media.

Mulți tineri ce și-au terminat stagiu militar nu au uitat navei și echipajului, aşadar școala de viață, efectuată sub arme, pe "MĂRĂȘEȘTI". Numeroasele scrisori sosite la bord din diferitele localități ale țării sunt dovada. Printre ele amintim și

noi două din care spicuim: cea semnată de soldat în rezervă Virgil Obulescu din Ișalnița, județul Mehedinți - "niciodată nu voi uita marea experiență de viață trăită la bordul navei noastre, distrugătorul "MĂRĂȘEȘTI" și mulțumesc domnilor comandanți pentru atâta lucru bune ce le-am învățat, urându-le sănătate și succes în nobila misiune"; și o alta, semnată de soldat în rezervă Mircea Mușat, din Brăila, care scrie "am avut norocul să fiu, o vreme, în falmosul echipaj al distrugătorului "MĂRĂȘEȘTI", și încheie cu o frumoasă urare "LA MULTĂ ANI, ÎN PACE!". O urare care, în anume fel, se regăsește, ca un avertisment dar și ca un îndemn la rațiune și pace, în deviza navei "MĂRĂȘEȘTI" - "ARMIS, ARMA IRRITANTUR". Deviză, pe care, înscrisă pe ecusoane, marinarii de pe "MĂRĂȘEȘTI" o poartă cu mândrie.

*Locotenent-colonel
Costin CONSTANDACHE*



UN NOU MONITOR PE VALURILE DUNĂRII - LASCĂR CATARGIU



La 23 noiembrie 1996 la Brăila a avut loc festivitatea înmânării Pavilionului de Luptă monitorului LASCĂR CATARGIU, intrat în compunerea Flotilei de Dunăre. Ceremonia a fost onorată de prezența domnului viceamiral-comandor Gheorghe Anghelescu - șeful Statului Major al Marinei Militare, a domnilor: contraamiral Gheorghe Becheș, consilier pentru Marina Militară la Ministerul Apărării Naționale, contraamiral Ștefan Bența, inspector la Statul Major General, comandor Ion Vochițu, locțiitor al șefului Statului Major al Marinei Militare, comandor Petre Cioromele, șeful Statului Major al Flotilei de Dunăre, colonel Nicu Apostu, comandanțul Corpului 10 Armată.

Au participat oficialități locale și ziaristi din presa scrisă și audio-vizuală.

CUVÂNTUL VICEAMIRALULUI-COMANDOR GHEORGHE ANGHELESCU

DOMNIILOR AMIRALI, OFIȚERI, MAIȘTRI MILITARI ȘI SUBOFIȚERI, MARINARI. DOAMNELOR ȘI DOMNIILOR

Monitorul LASCAR CATARGIU căruia astăzi î se înmânează Pavilionul de Luptă intrând în înzestrarea Brigăzii 24 Fluviale respectiv a Flotilei de Dunăre, se alătură celorlalte două nave din aceeași clasă - MIHAIL KOGĂLNICEANU și I.C. BRĂTIANU cu a căror siluete, plutind pe undele albastre ale Dunării, sunt convins că v-ati familiarizat deja. Prin aceasta s-a conturat o nouă entitate navală de luptă, distinctă în contextul forțelor fluviale - divizionul de monitorare care, prin mobilitate și putere de foc este capabil să ducă acțiuni, independent și în cooperare cu alte forțe, împotriva unui inamic na- val și terestru puternic.

Nu este o simplă figură de stil când afirm acest lucru întrucât această clasă de nave și-a dovedit din plin utilitatea în marile confruntări militare din prima jumătate a secolului nostru, pe fluviul Dunărea.

Echipajele monitorului BRĂTIANU, KOGĂLNICEANU, CATARGIU, LAHOVARY în Războiul de Întregire cărora li s-au alăturat în al doilea Război Mondial BASARABIA, ARDEALUL și

BUCOVINA, s-au acoperit de nepieritoare glorie dând dovada unor remarcabile pilde de eroism în acțiunile deosebit de îndărjite împotriva forțelor navale și terestre ale inamicului. Sunt fapte de arme și tărie umană în care dumneavoastră și generațiile ce vor veni veți găsi mereu pilde al dragostei pentru țară și națiunii căreia le aparțineți, izvor al mândriei că faceți parte dintr-un popor viteaz și dărz.

În simbioza dintre tradiție și modernitate specifică Marinei Militare Române acum, cînd înmânăm Pavilionul de Luptă monitorului LASCAR CATARGIU, se cuvine să închidem un arc peste timp și să amintim acea motivație spirituală care să justifice sintagma TRADIȚIE și CONTINUITATE nu numai în formă dar și în conținut.

LASCAR CATARGIU, născut în anul 1823, în Moldova, s-a afirmat ca un cunoscut om politic în cea de-a doua jumătate a secolului trecut, perioadă în care România a înregistrat momente cruciale din istoria sa modernă.

El și-a pus amprenta în elementele esențiale ale structurii de stat ale vremii în calitate de prefect de Galați și lași în timpul domniei lui Mihail Sturza. După Unirea Principatelor a făcut parte din

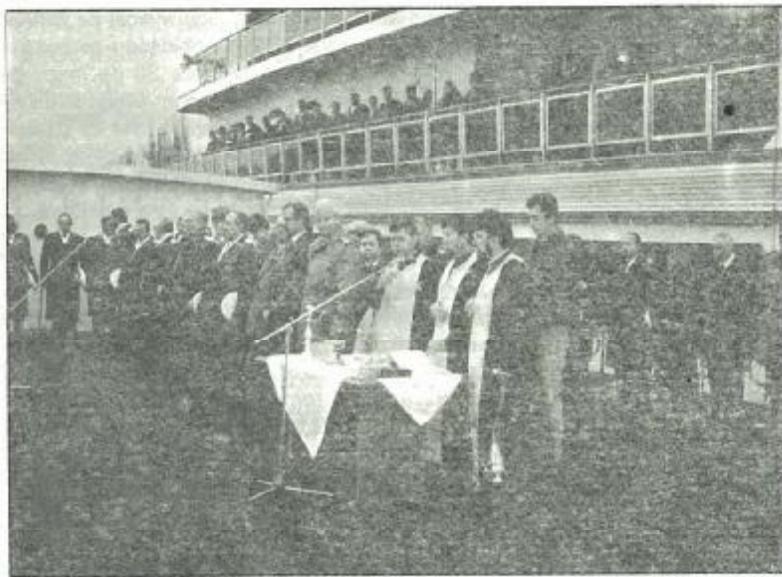
Locotenenta Domnească instituită în anul 1866, în 1888 fiind ales președinte al Camerei, ca șef al Partidului Conservator, pentru că, în 1889 să fie numit în fruntea Guvernului. Meritele sale ca om politic și de stat, i-au fost recunoscute de nația română, astfel că la 17 septembrie 1907 când a avut loc botezul celor 4 monitoare ce formau ESCADRA DE DUNĂRE, unul dintre acestea să-i poarte numele.

Monitorul LASCAR CATARGIU, în cele două războaie mondiale, a înscris pagini de epopee sub deviza ONOARE și PATRIE. Suntem convinși că și această navă este, începând de azi, sub semnul aceleiași devize.

Este momentul să mai facem o remarcă. Monitorul LASCAR CATARGIU, ca de altfel și celelalte două intrate în înzestrare - MIHAIL KOGĂLNICEANU și I.C. BRĂTIANU - se distinge nu numai prin puterea de foc ci și prin puterea mintii care l-a conceput și trebuie să spunem cu mândrie că aceasta este românească. Este o mărturie plătită de profesionismul specialiștilor navali români, a proiectanților și constructorilor de nave de la mare și fluviu.

Dominilor proiectanți și constructori navali, aici de față, dar și cei aflați la planșete și în șantiere, vă felicit pentru această realizare și vă asigur de recunoștință marinilor militari români.

Domnule comandant al monitorului CATARGIU vă reamintesc că, de-a lungul secolelor, popoarele și-au făurit și apărat cu sfîntenie simbolurile fundamentale care au întruchipat esența vieții și luptei lor pentru idealurile naționale. Poporul român a purtat cu sine, prin vicisitudinile istoriei, simbolul care l-a întărât întreaga existență, unul dintre



acestea fiind drapelul țării și, ca parte organică a lui, drapelul de luptă al dumneavoastră.

Încredințându-vă acest pavilion, vă cer să-l purtați cu demnitate și cinste spre gloria țării și onoarei neamului românesc, iar când va suna ceasul sacrificiului suprem să-l apărați pentru a rămâne mereu fluturând în vânt, ocrotit de alt român.

Vă adresez urarea de a obține numai succese în misiunile pe care le veți îndeplini pe fluviu.

Vă felicit cu ocazia înmânării pavilionului la bordul navei LASCAR CATARGIU.

Vă doresc sănătate tuturor celor de față.

ORDINUL ȘEFULUI STATULUI MAJOR AL MARINEI MILITARE privind înmânarea pavilionului de luptă monitorului "LASCĂR CATARGIU"

În conformitate cu planul de înzestrare a Marinei Militare, la 03.05.1996 Șantierul Naval Turnu-Severin a finalizat și predat la treia navă din clasa monitoarelor.

Astăzi, la 89 de ani de la botezul vechilor monitoare în portul Galați, Brigada 24 Fluvială își sporește puterea combativă cu o nouă navă de luptă modernă, cu mare putere de foc care va contribui, alături de "surorile" sale M.KOGĂLNICEANU și I.C. BRĂTIANU, la creșterea capacitații de luptă a forțelor fluviale ale Marinei Militare a României.

În marile confruntări militare din prima jumătate a secolului nostru, navele din clasa monitoarelor, care au purtat numele unor personalități ilustre ale istoriei poporului român: KOGĂLNICEANU, BRĂTIANU, CATARGIU și LAHOVARI și-au dovedit utilitatea iar echipajele lor au dat dovadă unor adevărate pilde de eroism în acțiunile deosebit de îndărjite împotriva forțelor navale și terestre ale inamicului. În spiritul cinstirii memoriei înaintașilor noștri și ale tradiției navale românești, la intrarea în serviciu a noului monitor,

ORDON

1. Se acordă monitorului numele "LASCĂR CATARGIU" și numărul de bordaj 47.

2. La 23 NOIEMBRIE 1996 în portul Brăila se înmânează și se ridică pentru prima oară pavilionul de luptă la monitorul "LASCĂR CATARGIU".

3. Se stabilește data de 23 NOIEMBRIE ca zi de aniversare a monitorului "LASCĂR CATARGIU".

Felicit cu această ocazie intregul echipaj și aduc mulțumiri navalistilor și salariaților celorlalte instituții care și-au adus aportul la realizarea și dotarea navei.

Prezentul ordin se va difuza în toate unitățile Marinei Militare.

ȘEFUL STATULUI MAJOR AL
MARINEI MILITARE

Viceamiral-comandor
GHEORGHE ANGHELESCU

INTERVENȚIE DE SALVARE PENTRU PESCADORUL "GOROGLU"

MARINARI CRUDĂ

În cadrul rubricii noastre, vă oferim, stimării cititori, o nouă secvență din aspra realitate a luptei dure pe care marinarii o poartă cu marea - cu marea ce devine de atâta ori crudă - silindu-i pe oamenii ce practică această bărbătească și grea profesie să se confrunte cu situații în care bătălia pentru supraviețuire se dă la limita dintre viață și moarte. În aceste situații limită, în numele unei nobile solidarități caracteristice profesiei, marinarii, indiferent de naționalitate, pot conta pe sprijinul altor oameni, marinari ca și ei, ce vor înfrunta pericolul spre a le veni în ajutor.

Dar iată "filmul" întâmplării pe care vrem să v-o prezentăm, petrecută în ultimele zile ale anului trecut, așa de furtunoase în Marea Neagră.

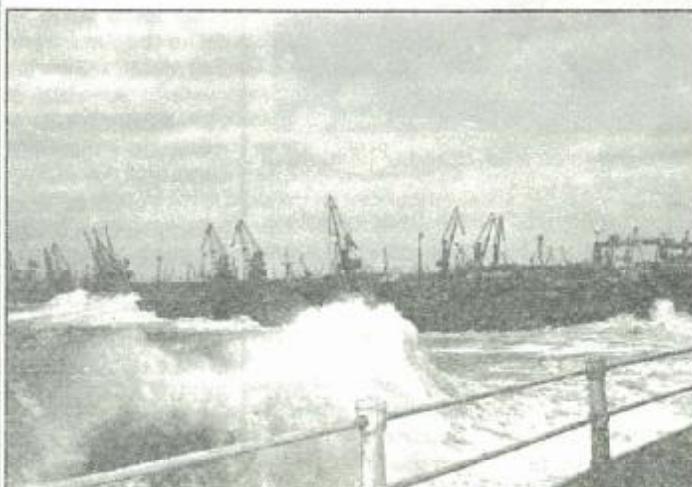
27 decembrie 1996. Micul pescador (de doar 20 de metri lungime) "GOROGLU", sub pavilion turcesc, este surprins de o puternică furtună la aproximativ 70 Km de coasta ucraineană, în timp ce pescuia rechini. Cei 10 marinari din echipaj, oameni obișnuiți cu capricile mării, nu-și pierd calmul și îluptă tenace cu stihia. Forța vântului crește (gradul 6-7) și valuri de peste 7 metri asaltează mica navă, care pierde o ancoră și e silită să ia drumul spre vest, spre coastele românești. Urmează o noapte de calvar, iar zorii zilei de 28 decembrie găsesc marea la fel de furtunoasă și ostilă. Un talaz enorm face să cedeze un hublou și sala mașinilor este inundată. Oamenii, bălăcind prin apă, blochează hubloul, dar una din cele două mașini se gripează. Situația începe să fie dramatică și cei zece oameni simt fiorul rece al morții. "GOROGLU" este acum în rada portului Constanța, închis navigației datorită furtunii și ceței dese. Pe singurul fir al speranței, pe calea undelor, marinarii de pe "GOROGLU" primesc cel dintâi sprijin, de la Port-control Constanța. Nava, guvernând cu mare dificultate, este îndrumată, metodnic, prin radio - ca un călător orbit de furtună - până în bazinul portului nou unde, între digurile de larg, se află într-un precar și aproximativ adăpost. Căci și aici, valuri de peste trei metri, stârnite de vântul dinspre est, riscă să arunce nava pe uscat.

Marinarii lanseză ancora de rezervă la care nu au lanț și pe care o leagă cu o parămă. Cădere spre neant este oprită, dar pentru scurt timp, căci improvizarea riscă să cedeze în orice moment și atunci, învăluțită în ceată, drama ar fi inevitabilă, moartea pândind cîn apă rece, de 4 grade, în care un om nu poate supraviețui prea multe minute. Marinarii solicită disperați prin radio o intervenție salvatoare. Aceasta avea să vină de la încercatul echipaj al remorcherului "GALATI 5", ceea mai bună navă a companiei COREMAR care, deși misiunea sa principală e alta (asistență pentru navele ce fac manevre de intrare- ieșire din port) a efectuat, cu succes, multe intervenții salvatoare, suplinind cu dăruire lipsa unor nave specializate (amintim aici doar cele din cazul navei egiptene "ALBINONI", pe 25 decembrie 1996 și a navei românești "SAMARINA 5" - ciudată coincidență - tot pe 28 decembrie, dar 1995).

După cum ne spunea comandantul remorcherului "GALATI 5", Adrian Aurel Dobre, nava e alertată la ora 11.00 și pornește spre ieșirea din port. Odată cu ea pornește și pilotina "ATLAS" având la bord doi piloti, dar aceasta, datorită furtunii, e silită să renunțe. Singur, "GALATI 5" ieșe printre farurile de la intrare și înfruntă hotărât furtuna și, mai ales, ceea ce reduce vizibilitatea la zero. Prin manevre dibace remorcherul descrie un arc de cerc cautând o aliură favorabilă și vine spre locul indicat pe canalul dinspre Agigea. La ora 12.00, ghidându-se prin radar, "GALATI 5" ajunge la circa 30 de metri de "GOROGLU" care devine, abia acum, vizibil cu ochiul liber. O manevră dificilă este executată cu dibacie (evitându-se ciocnirea celor două nave ce-ar fi fost fatală pentru pescador) și "GOROGLU" e luat la remorcă după ce taie subreda parămă a ancorei. La ora 13.30, nava "GOROGLU" era dusă în terminalul feribot din Constanța Sud-Agigea și ancorată la cheu. Calvarul celor 10 oameni se încheie prin intervenția curajoasă a marinarii de pe "GALATI 5". Nu mică ne-a fost mirarea - spune comandantul - când, dintre cei zece marinari "turci", unul ne-a mulțumit în cea mai curată limbă românească, cu dulce accent moldovenesc. La bord era și un român din Suceava, "rătăcit" în această temerară "aventură".

Alături de comandantul Adrian Aurel Dobre (un om Tânăr, dar marină cu experiență, în flota comercială și portuară) eroii acestei salvatoare intervenții, ce le relevă calitățile marinărești și-i onorează ca oameni, sunt șeful mecanic Mihai Razim, ofițer electrician Marcel Datcu, șef echipaj Ștefan Grigoroșoaia, marinarii Ion Rusu, small Gihan și motoristul Gheorghe Mocanu.

*Lacatenean-colonel
Costin CONSTANDACHE*



1892-1997 - 125 DE ANI DE ÎNVĂȚĂMÂNT DE MARINĂ ÎN ROMÂNIA

Interviu cu prof. univ. dr. ing. Viorel Maier, prorectorul Academiei Navale "MIRCEA CEL BĂTRÂN"



- Domnule prorector, 1997

are o semnificație deosebită pentru istoria învățământului de marină românesc pe care am dori să o relevați pentru primul număr al revistei "MARINA ROMÂNĂ", din acest an.

- Într-adevăr, în acest an vom sărbători 125 de ani de la înființarea învățământului superior de marină în România, eveniment de rezonanță națională, dacă ne gândim că acest răpt a făcut posibilă instruirea cadrelor de specialiști în țară, cu implicații majore, esențiale, asupra dezvoltării Marinei Militare și Civile moderne, românești. Această instituție ce a ounoscut, în timp, un proces evolutiv continuu, în funcție de solicitările realității, a instruit și educat cadre care au edificat principala puncte peste mări și oceanele lumii care a facilitat României participarea la marele schimb de valori materiale și spirituale, prezența tricolorului în Oceanul Planeta.

Privind treptele, în timp, parcuse de învățământul superior de marină, în acești 125 de ani, voi aminti, aici, pe scurt, momentele cele mai importante: 17 noiembrie 1872 când, prin Decizia Ministerului de Război nr. 15 se înființează Școala Florilei, la Galați, moment ce a inițiat procesul de pregătire a ofițerilor pentru nevoile Marinei Române. Apoi, înființarea, prin Decretul nr. 2928, din 29 octombrie

1909, a Școlii Navale Superioare (pentru a asigura pregătirea teoretică la nivelul școlilor navale din Italia, Franța, Austro-Ungaria și Rusia); înființarea la 1 octombrie 1938, în cadrul Școlii Navale (ce flință acum la Constanța), a secției de Marină Comercială; întărirea statutului Școlii Superioare de Marină (având secții pentru Marina Militară și Marina Comercială) ca instituție de învățământ superior tehnic, prin Hotărârea Consiliului de Miniștri nr. 836, din 7 decembrie 1961; transformarea, în 29 august 1973, în Institutul de Marină "MIRCEA CEL BĂTRÂN" și, în sfârșit, transformarea în Academia Navală

"MIRCEA CEL BĂTRÂN", prin Hotărârile Guvernului nr. 406, din 23 aprilie 1990 și nr. 551, din 17 mai 1990. Iată, aşadar, un drum lung, ascendent, în sensul creșterii valorii acestei școli, "paval", am putea spune, cu eforturile, strădania, pasiunea și devotuținea atâtă oameni, mulți trăind într-un nemeritat anonimat. Oameni pentru care creșterea Marinei Române a fost o profesie de credință și cărora le rămân îndatorate zeci de generații de ofițeri de marină ce au slujit pe mări și oceane, sub tricolorul românesc, în acest răstimp, de mai bine de un veac.

- Cum este gândită onorarea acestor mentorii de inimă și marinărie, acestei istorii de 125 de ani de învățământ superior românesc de marină?

- Pot să vă spun că pregătirile au și demarat. În esență, ne-am propus ca evenimentul - cu semnificație majoră nu numai pentru instituția noastră sau pentru Marină, ci și pentru țară - să fie marcat, în mod deosebit, prin trei activități de anvergură. Ele vor fi: a 15-a Sesiune de comunicări științifice a cadrelor didactice din Academia Navală, (5-7 noiembrie 1997) ce se va desfășura sub genericul "125 de ani de învățământ de marină", sesiune care a căpătat deja dimensiune națională (de la a VI-a ediție) și internațională (de la a XIII-a). Apoi, între 12 și 14 noiembrie, Ședința

Consiliului Național al Rectorilor din România care și va desfășura, (ca un semn de recunoaștere a valorii instituției noastre) lucrările, pentru prima dată, în cadrul Academiei Navale. Punctul culminant al manifestărilor va începe, din 15 noiembrie, cu festivitatea omagială deschisă printr-un ceremonial militar urmat de concerte-spectacol, demonstrații sportive, alte manifestări la care vor participa, alături de cadre și studenți, invitați de onoare - oficialități civile și militare, membri ai Consiliului Național al Rectorilor, reprezentanți ai Academilor Navale cu care am stabilit legături de colaborare.

- Privind această colaborare cu instituții similare din lume, ele să au consolidat temeinic în ultimii ani. Care este anvergura lor?

- În sineză, pot spune că între 1990 și 1996 Academia Navală "MIRCEA CEL BĂTRÂN" a primit vizita a peste 100 de delegații la nivel înalt din Franța, S.U.A., Anglia, Germania, Turcia, Belgia, Ucraina, Canada etc., multe din ele având în componență specialiști din instituții similare cu a noastră. De asemenea, cadre și studenți ai Academiei au fost oaspeti ai colegilor lor din alte țări. Ultima acțiune de acest fel a fost participarea, între 11-17 noiembrie 1996, la concursul nautic organizat de Academia Navală a Turciei, la Tuzla, studenți noștri întâlnindu-se cu colegi din țara gazdă, din Anglia, Germania, Italia, Olanda, Egipt, Pakistan, Azerbaidjan. Echipa noastră a ocupat un meritos loc IV - situându-se chiar înaintea colegilor din Anglia, Germania etc., deși participa pentru prima dată la acest gen de concurs.

În viitor, la studiu și în cadrul altor manifestări interne și internaționale, studenți Academiei Navale, avându-i alături pe dascălii lor, sunt hotărâți să onoreze numele instituției, istoria sa glorioasă și mentorii săi.

*Locotenent-colonel
Costin CONSTANDACHE*

CONSIDERAȚII PRIVIND RAPORTUL DINTRE PUTEREA MARITIMĂ SI ÎNVĂȚĂMÂNTUL DE MARINĂ

1. ELEMENTE PRIVIND CONCEPTUL DE PUTERE MARITIMĂ

Conceptul de putere maritimă este utilizat în mod curent pentru etichetarea statelor care dispun de o puternică marină militară. A pune însă semnul egalității între aceste națiuni este cel puțin inexact. Puterea maritimă are un conținut mult mai cuprinzător, impunând atenției instrumente de exercitare a voinei unui stat pe mare, altele decât navele de luptă.

Abordarea teoretică a conceptului de putere maritimă a fost inițiată de amiralul american Mahan, prin lucrări scrise apărute în perioada 1890 - 1905, declanșând inspirația strategică a teoreticienilor navali de pretutindeni. Aceasta consideră că puterea maritimă cuprinde flota comercială, teritoriile de peste mări (colonile) și mijloacele de luptă pentru apărarea acestora și se evaluatează după criteriile poziției geografice, teritoriului și populației țării, conștiinței marinărești a națiunii și politicii navale a guvernărilor.

Amiralul francez Lacoste înlocuiește "criteriile de evaluare" prin grupe de factori: geografici, economici și politici. După acesta, factorii economici sunt resursele naturale, industria și populația, politicul manifestându-se prin voinea guvernărilor de a trasa și aplica o strategie navală expansionistă. În plus, precizează că politica navală presupune existența unei largi game de mijloace civile și militare precum: industria de bază, șantiere navale, flotă comercială, flotă de transport, flotă de pescuit, o rețea suficientă de porturi și baze navale, un sistem funcțional de relații internaționale și de alianțe, o marină de război capabilă să-i apere interesele pe mare.

Amiralul american Geofray Till, unul dintre cei mai profunzi analiști ai națiunii, consideră puterea maritimă ca fiind compusă din elemente - marina comercială, bazele, forțele și mijloacele de luptă și surse - comunitatea maritimă, resursele naționale, formele favorabile de guvernamănt, poziția geografică. După acesta "comunitatea maritimă" numește influența reciprocă benefică dintre flota comercială și flota militară, dintre marina civilă și marina militară "... întrucât

acestea nu pot și nu trebuie separate una de cealaltă", protecția primei fiind principala rațiune a existenței celei de-a doua. Mai mult, fără a o considera sursă a puterii maritime, Till atribuie "conștiinței naționale a mării" rolul de motivație a unei națiuni de a-și dezvolta o putere maritimă.

Contraamiralul italian Guido Conti definește puterea maritimă drept rezultat al acțiunii unor factori diversi care, înainte de a fi identificați în domeniul militar, ar trebui căutați în domeniul politicului, economicului și chiar al ideologilor.

Beneficiar al acestui eșafodaj evolutiv, amiralul de flotă Gorškov identifică, în decenile trecute, puterea maritimă a unui stat cu "... posibilitățile de folosire cât mai eficientă a oceanului planetar în propriul interes", în plus, completându-i conținutul cu "... posibilitățile de cercetare a mărilor și oceanelor" în sensul explorării și exploatarii resurselor acvatice și submarine utile.

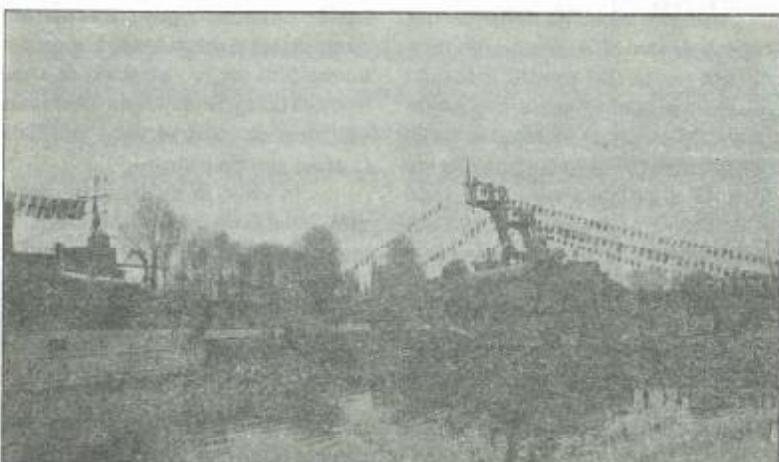
Deși scurtă, trecerea în revistă a principalelor idei referitoare la conceptul de putere maritimă mijločește câteva observații: în primul, că marina civilă a unei țări reprezintă întâiul și cel mai important element component; apoi, că aceasta este favorizată de factori precum poziția geografică, aria suprafeței și posibilitățile de ieșire la mare ale țării, urmează, cu necesitate, construirea comunicațiilor maritime și asigurarea acestora cu forțe și mijloace de apărare, de către cel de-al doilea component - marina militară.

Cu aceste considerații, apreciem că **PUTEREA MARITIMĂ** a unei țări reprezintă **COMPLEXUL DE POLITICI, DE MIJLOACE ȘI FORȚE UTILIZATE DE STAT PENTRU EXERCITAREA DREPTURILOR ÎN EXPLOATAREA OCEANULUI PLANETAR, ÎN SENSUL OBȚINERII TUTUROR FOLOASELOR POSIBILE** atestate prin convențiile internaționale la care este parte.

Considerăm de asemenea că se impune o graduarare a națiunii, astfel:

- un stat fără flotă comercială are o putere maritimă incompletă;
- statul care pe lângă flotele comerciale și militare are și flotă de pescuit expeditional, posedă o putere maritimă satisfăcătoare;
- statul care pe lângă marina civilă și marina militară dispune de o logistică navală completă, poate fi considerat ca posesor al unei puteri maritime depline.

În evoluția conceptului de putere maritimă apare ca inexplicabilă puținătatea referirilor la oameni, la profesioniștii mării. Considerăm că ofițerii de marină civili și militari și inginerii navași, adică profesioniștii



care asigură funcționalitatea navelor comerciale, eficiența forțelor maritime militare și eficiența logisticii navale reprezintă elemente esențiale ale puterii maritime. Mai mult, considerăm că "sursa" profesioniștilor mării - învățământul de marină - reprezintă cel de-al treilea factor al puterii maritime ale unei țări. De asemenea, raliindu-ne ideii conform căreia conștiința marinărească reprezintă un izvor al politicii navale și lantul principalelor elemente componente - flotele de transport, pescuit și flota maritimă militară, considerăm absolut necesar ca ofițerii marinei civile și inginerii navalnisi să fie formați ca ofițeri de rezervă pentru marina militară. Si mai mult, o conștiință veritabilă, națională, trebuie să conducă la un învățământ de marină unitar - ofițerii pentru marina civilă urmând a fi formați în aceeași instituție cu cei ai marinei militare.

Sugерим teoreticienilor navali să considere veleitățile de putere maritimă ale unei țări demne de luat în seamă, abia atunci când aceasta are un învățământ de marină recunoscut. Statul, care pe lângă posibilitățile de explorare a oceanului planetar, mai dispune și de un învățământ de



marină valoros, destinat formării tuturor cadrelor necesare, poate fi considerat ca având o putere maritimă superioară.

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

2. ACADEMIA NAVALĂ "MIRCEA CEL BĂTRÂN" - SURSA A PUTERII MARITIME A ROMÂNIEI

Academia Navală "Mircea cel Bătrân" din Constanța - instituție de învățământ superior, politehnic, subordonată Ministerului Apărării Naționale - formează ofițeri ingineri de comandă și stat major, activi și de rezervă, pentru nevoile Marinei Române, asigură perfecționarea pregătirii absolvenților prin studii aprofundate, cursuri postuniversitare și postacademice, precum și prin doctorat în domeniile științei militare, tehnicii militare și științei manageriale navale.

Academia Navală - constituită prin transformarea Institutului de Marină "Mircea cel Bătrân", în primăvara anului 1990 -, prin Școala Militară Superioră de Marină, este continuatoarea Școlii Navale înființată în 1909 și, prin aceasta, își are sorgintea în Școala Flotilei din Galați, fondată în 1872. Astfel, Academia Navală se constituie în expresia contemporană a evoluției învățământului de marină din România pe parcursul a 125 de ani.

Academia Navală "Mircea cel Bătrân" cu structura universitară actuală constituie exponentul învățământului superior de marină din România, cunoscut și recunoscut prin tradiție, valoare și eficiență, inclusiv pe plan internațional. Câteva performanțe acumulate în ultimele două decenii:

- practic, a realizat formarea cadrelor Marinei Române în perioada maximei dezvoltări, numai între anii 1973-1995 absolvind peste 8.000 de ofițeri de marină cu studii superioare, din care peste 6.500 pentru flotele de transport și pescuit;

- dintre ofițerii Marinei Civile peste 80 % au atins competențele de comandant de cursă lungă și de șef mecanic, asigurând continuu cadrele de conducere ale companiilor de navigație și de pescuit;

- dintre absolvenți și cadre didactice s-au promovat continuu conducătorii Departamentului Transporturilor Navale;

- în domeniul cercetării științifice, tehnice,

psihopedagogice și metodice, numai în ultimii 15 ani: s-au rezolvat peste 500 de teme de importanță recunoscută; s-au obținut peste 80 brevete pentru invenții și inovații; s-au desfășurat 14 sesiuni de comunicări științifice și referate ale cadrelor didactice și 19 sesiuni ale cercurilor științifice studențești; s-au organizat seminarii, simpozioane și colocviu internaționale în domeniile hidrodinamicii, astronomiei, mecanicii solidelor, electrotehnicii, radioelectricității și medicinei navale; s-au publicat peste 130 trăsături, manuale, articole importante, aniversarea din luna noiembrie 1996 fiind înconjurată de apariția primului număr al Buletinului Științific al Academiei Navale; în cele 13 catedre activează peste 150 de cadre didactice, din care 14 sunt deținătoare a titlului științific de doctor, 37 fiind doctoranzi.

O preocupare dominantă a conducerii Academiei Navale o prezintă perpetuarea deschiderii spre lume, numai în ultimii 5 ani schimbul de vizite, de cadre didactice și de studenți realizându-se cu instituții similare din 11 țări, printre care Franța, Italia, Germania, Marea Britanie, S.U.A., Olanda, Grecia, Turcia. În perioada 1980 - 1996 Academia Navală a fost vizitată de delegații oficiale din peste 80 de țări, amiralul John Fildhouse, Prim-lord al Admiralității britanice notând în carte de onoare: "Am fost impresionat de organizarea, continutul și baza materială ale instituției, garanții pentru o temeinică pregătire a ofițerilor de marină români spre viitoarea carieră".

Pentru toate acestea și pentru alte argumente pe care timpul și spațiul afectate nu le pot cuprinde, ACADEMIA NAVALĂ "MIRCEA CEL BĂTRÂN" DIN CONSTANȚA REPREZINTĂ UN/O FACTOR/SURSA A PUTERII MARITIME A ROMÂNIEI.

Comandor drd. ing. Traian MOȘOIU

Comandor drd. Ioan DAMASCHEAN



NAVIGATORI ÎN LABIRINTUL CUNOĂSTERII...

Răjunile desfășurate în cadrul războiului psihologic în rândul forțelor inamicului sunt multiple și se duc în mod diferențiat, în funcție de particularitățile naționale, geografice, social-politice, morale, etnice și religioase. Pentru reducerea efortului militar, aceste acțiuni demarează cu mult timp înainte de începerea agresiunii armate. M. Megret a subliniat faptul că "Germania a dus împotriva Franței cinci ani de război psihologic, fără întrerupere și numai cinci săptămâni de război convențional fățuș", referindu-se la cel de-al doilea război mondial.

Principalele metode și procedee ale propagandei ofensive sunt: emisiunile stațiilor de radio și televiziune, programele stațiilor de radioamplificare și ale stațiilor de televiziune cu circuit închis, programele cultural-artistice și educative ale autocaravanelor, propaganda cu ajutorul manifestelor, presei și a altor mijloace tipărite.

Emisiunile stațiilor de radio și televiziune sunt foarte eficace în situațiile în care populația din zonă dispune de suficiente receptoare iar măsurile de interzicere și contracarare ale inamicului sunt limitate. Pregătirea emisiunilor se face de subunitățile de reporteri radio-TV și ziariști, pregătiți special de secția de resort din Direcția psihologică cu

suficiente receptoare sau este întrerupt curentul electric. Sunt foarte eficiente deoarece se poate reflecta cu fidelitate situația locală, cu particularitățile ei, existând și posibilitatea introducerii ultimelor noutăți din viața celor cărora li se adresează, crescând credibilitatea.

În cadrul emisiunilor sunt prezентate discursuri "prelucrate", interviuri cu civile și

personalități militare din țara "țintă", montate astfel încât să producă compromiterea și discreditarea acestora precum și dezorientarea ascultătorilor. Se folosesc, de asemenea, prezenta trunchiată, unilaterală sau integral falsificată a unor documente oficiale de tipul tratatelor și convențiilor, astfel încât să se stârnească îndoiala față de politica statului și sinceritatea conducătorilor, să fie pusă sub semnul îndoelii valoarea și utilitatea documentelor respective.

Folosirea presei, manifestelor, afișelor și a altor publicații se face după o concepție unitară, pentru a face posibilă atingerea obiectivelor, acolo unde propaganda radiotehnică este imposibilă sau mai puțin eficace. Campaniile de propagandă prin presă și publicații duse pe timpul acțiunilor militare vizează slabirea moralului inamicului, îndoctrinarea și dezorientarea acestuia, dezinformarea opiniei publice asupra originii și caracterului conflictului. Cel mai des apare tactica "agitării spiritelor", amplificarea animozităților, publicarea scrisorilor deschise, anunțuri și destăinuirile "indiscrete", prezентate cu foarte mare concizie și expresivitate sub formă de manifest-legitimă, manifest-ordin, fotogazete cu imagini "cosmetizate", broșuri și fascicule, afișe și plante etc. Se recomandă repetarea sistematică a subiectelor de propagandă, folosirea unor date cât mai "sigure", sau a celor "de ultimă oră", din surse cât mai "confidențiale", astfel încât cititorii să fie "captivați".

Acestea sunt doar câteva din metodele "clasice" ale agresiunii psihologice practicate în special de către S.U.A., Marea Britanie, Franța, Germania și Israel în conflictele mai mari sau mai mici ale secolului XX, metode sprijinate de o logistică

sprijinul profesioniștilor în propaganda oficială și

propaganda acoperită, pe baza datelor furnizate de organele de cercetare.

Programele trebuie să alibă un pronunțat caracter local, convingător, un limbaj foarte accesibil, cu respectarea dialectelor din zonă, cu cântece și dansuri specifice, pentru a spori interesul "țintelor". În acest scop, la realizarea emisiunilor se folosesc de regulă refugiați, transfugi, prizonieri de război sau colaboratori din zona de operații.

Programele stațiilor de radioamplificare, proiecțiile cinematografice și teleproiecțiile sunt indicate pentru largirea sferei de cuprindere a mijloacelor radio-TV, în zonele în care nu există

... NAVIGATORI ÎN LABIRINTUL CUNOASTERII

imprezionantă, în vertiginoasă și continuă dezvoltare.

Acțiunile de influențare parapsihologică completează panopia "armelor" războiului nevăzut, particularitățile acestora fiind foarte puțin cunoscute publicului datorită caracterului lor insolit și a secretului care le maschează. Într-un studiu al Pentagonului, parțial publicat, intitulat "Analiza misiunilor de susținere a focului" ("Fire Support Mission Analysis"), se afirmă fără echivoc faptul că energiile neconvenționale, încă ipotetice, care fac obiectul cercetării parapsihologiei "pot, fără îndoială, să aibă importante aplicații și consecințe în domeniul militar". Obiectivele vizate, în acest sens, se referă la:

- depistarea și descifrarea documentelor secrete prin tehnici parapsihologice;
- localizarea instalațiilor militare secrete și urmărirea mișcărilor de trupe și nave;
- controlul de la distanță a proceselor psihic-volitive ale cadrelor din comandamente și ale oamenilor politici din structurile puterii;
- anihilarea de la distanță a persoanelor indezirabile și neutralizarea sistemelor de armament strategic (rachete, sateliți etc.);
- antrenament al trupelor proprii specializate în misiuni de intervenții deosebite (comando).

Asupra tehnicii speciale ale acestui tip inedit de război, cvasipermanent - telepatia, telekinezia, radiestezia, translocația etc. - ne-am referit și ne vom referi și în viitor, în cadrul rubricii de față.

*Rubrică realizată de
Căpitan
Costel SUSANU*

ARMA ECOLOGICĂ

Istoria națională și universală ne oferă destule exemple dramatice în care s-a folosit ca " mijloc de luptă" tactica "pământului părjolit și a fântânilor otrăvite", pentru a întârzi sau bloca acțiunile inamicului. Principalul obiectiv urmărit atunci era lipsirea de hrană și apă a agresorilor. Pe parcursul dezvoltării istorice aceste metode au revenit în conflictele militare, un exemplu recent constituindu-l incendierea câmpurilor petroliere ale Kuweitului în timpul războiului din Golful Persic.

Aceste acțiuni "convenționale" sunt totuși primitive, dacă le comparăm cu unele dintre posibilitățile, teoretic realizabile, pe care le oferă "armamentul ecologic" sofisticat. Se vorbește și se scrie, tot mai mult, în acest sens, despre declanșarea de cutremure sau eruptii vulcanice de la distanță prin generarea unui undă electromagnetică, despre schimbarea direcției vânturilor spre anumite zone, despre diferite roți de insecte modificate genetic pentru a devasta o anumită cultură agricolă, despre utilizarea unor instalații laser sofisticate pentru "tăierea" unor breșe în pătura de ozon deasupra teritoriilor adversarilor și chiar despre modificarea condițiilor meteorologice, acțiuni și efecte care aveau, până nu demult, determinare exclusiv divină.

Lester Brown, un specialist al Institutului Worldwatch din Washington avertizează, încă din 1977, că "Încercările deliberate de a schimba climatul devin tot mai răspândite", existând perspectiva unui "război meteorologic, pe măsură ce țările supuse presiunilor de a-și mări proviziile de hrană, încep să concureze pentru ploaia disponibilă".

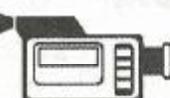
Un fenomen de perspectivă este cel al încălzirii globale având ca efect catastrofal înlătarea litoralurilor din toată lumea, ca urmare a topirii calotelor polare. Unii specialiști susțin că acest fenomen este ireversibil, dar îl încadrează în spații temporale foarte mari.

O încercare fantasmagorică de topire a Oceanului Arctic îl este atribuită lui Lenin. Una dintre problemele strategice ale Rusiei se referă la litoralul imens de care dispune, cea mai mare parte a acestuia aflându-se însă în nordul Siberiei, unde apele sunt blocate de banchize și pământul este înghețat. Tânărând cont de faptul că Oceanul Arctic este alimentat și de râurile cu apă dulce care curg din Siberia, planul lui Lenin prevedea îndiguirea și abaterea acestor râuri către sud, vizând următoarele obiective: obținerea unor uriașe cantități de hidroenergie pentru dezvoltarea industrială; extinderea pământurilor arabile prin încălzirea climatului; reducerea bruscă a debitului de apă dulce în ocean, urmată de creșterea concentrației saline și topirea ghețarilor; deschiderea unei rețele de porturi pentru marina rusă, care i-ar fi oferit acces rapid spre toate mării lumii.

Acest plan ar fi fost pus pe seama "exuberanței" revoluționare din epoca lui Lenin, dacă unul similar nu ar fi fost propus S.U.A. de către U.R.S.S., în 1976. Aceasta era puțin "modernizat" și prevedea construirea unui baraj peste Strâmtoarea Bering, acțiunea fiind urmată, probabil, de încălzirea Oceanului Arctic. Un sistem de pompe atomice ar fi grăbit circulația apei spre nord, deblocând de banchize atât litoralul Rusiei cât și al Alaskăi. S.U.A. au respins categoric planul în urma unui raport al experților de la Pentagon, care au avertizat că nivelul mării să aridice cu peste 2 metri, din sudul California până în Japonia.

Rușii nu s-au descurajat și au atacat altă variantă, propunând Japoniei un plan aproximativ similar pentru încălzirea Mării Ohotă. Se pare că nici japonezii nu au căzut în capcană. Să vedem cine urmează...

Catarge la orizont



PERISCOPE

■ Federația Aeronautică din România organizează anual schimbul internațional de "cadetii ai aerului", activitate care promovează înțelegerea, bunele intenții și prietenia între tinerii din toată lumea. Un grup de elevi au participat la un concurs de selecție desfășurat la Liceul Militar "Tudor Vladimirescu" din Craiova, cele mai bune punctaje fiind obținute de către elevii: **Paul Cusmin, Sorin Câmpeneanu, Ciprian Bot, Marian Filip și Ionut Gheorghe.**

■ Bilanțul activității de învățământ pe trimestrul I a făcut următoarele evidențieri: Clasele cu cele mai bune rezultate: a XII-a F, cu media 8,06, diriginte-profesor **Mariana Zidaru**, comandant de companie-căpitan **Dorel Ungureanu** și clasa a XII-a C, cu media 8,02, diriginte-profesor **Mihai Cupaciu**, comandant de companie-căpitan **Gheorghe Mușcatu**, clase care sunt și "integraliste" (fără corigenți). Elevii cu cele mai bune rezultate la învățătură pe trimestrul I au fost: la clasa a XII-a, elevii **Emil Cojocaru** (media 9,76), **Marius Salomela** (media 9,65), **Adrian Drăgușan** (media 9,53), totuși din clasa unde diriginte este căpitanul-inginer **Florin Dobrin**; la clasa a XI-a, elevul **Paul Cusmin** (media 9,43); la clasa a X-a, elevul **Ionuț Lazăr** (media 9,40); la clasa a IX-a, elevul **Marius Tîță** (media 9,25).

ECOURJ

Ecouri erupte
Dintr-o prăpastie adâncă,
În care au căzut cândva
Gândurile noastre,
Clipesc neîntrerupte,
În lava incandescentă
De idei reactualizate,
În fulgerele globulare
Ale mintii noastre.
Unele sunt stinse,
Altele de neînțeles,
Numai tu ai rămas intactă
Și intensitatea ta mă încioară,
ADOLESCENTĂ!

Elev fruntaș Leonard BĂCICA

GÂNDURI LA ANIVERSARE

Sunt unele momente în care-ți este peste putință a spune cum te numești. Contează locul statonnicirii tale. Contează felul tău de a fi. Individualismul se marchează tocmai prin apartenență. Să știi că apartii unei comunități, să știi că apartii unui loc ce te integrează, iată mulțumirea socială. Deloc utopic, poate doar filosofic...

Mă gândeam ce greu și poate cât de plăcut se simte un om la 46 de ani. Dar un liceu - ca Liceul militar "Alexandru Ioan Cuza" - "incinerator" al teribilismelor noastre copilărești? Poate vinovat că a trebuit să ne constrângă ori ignorant față de crăpăturile zidurilor sale... poate mândru de generațiile ce i-au călcăt treptele sau rușinat de unele fapte ale foștilor elevi; căteodată îndoliat și căteodată vesel, flamura sa triumfă în vântul ce gonește deasupra valurilor.

Gândurile lui conversează uneori poate cu statuia lui Eminescu și atunci e foarte melancolic, ori râde când zglobii fete mai vin pe la el. Bunicul cărților care ne învăță, prieten bun al nucilor din curtea sa... Se la la sfadă uneori cu veselii plopi ce toată toamna nu pridesc să-și scutură frunzele, ori ne face cu ochiul din uzura instalației electrice, s-ar bucura să audă muzică bună dar megafoanele sale n-au găsit încă elixirul tinereții și asta îl măgnește puțin.

Din când în când, complice al poznelor noastre, tăcut și zâmbitor, poruncește maiestuos copăceilor să ne adăpostească de priviri. Ne e prieten și aş minti prea mult dacă aş spune că nu îl iubim. E parte din noi asemenei cum noi suntem parte din el. E totuși puțin cam prea mândru. Nu strică. Și-a scris cu litere aurite pe un perete de marmură numele copiilor săi cei mai buni. Asta e cartea lui de vizită, strict la domiciliu. Și, căteodată, devine plin de o melancolie jovială încât te întrebi oare dacă nu și-a adus aminte de tatăl său. I-a ridicat și o statuie în holul de onoare...

E foarte generos și uneori sentimental, iar asta mai ales de ziua lui....

LA MULTI ANI! și nu uita că, orice-ar fi, ești al nostru...

Elev sergent-major Alexandru SERBAN

Pagină realizată de elevii Liceului Militar „Alexandru Ioan Cuza”, sub coordonarea căpitanului Neculai CUCORANU.



PERIPLUL NAVEI MILITARE „MIDIA” ÎN JURUL EUROPEI

Jurnal de bord (X)

O 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 într-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 Mării Neamț și în Marea Nordului cu o navă engleză. Redăm în continuare principalele momente ale acestui marș de instrucție, spiculind din jurnalul de bord.

GIBRALTARUL este cel de-al cincilea și ultimul port al periplului nostru. Eram printre puținii ofițeri de la bord care mai acostaseră și cu alte prilejuri la danele lui și, totuși, în dimineața de 3 august când soarele anunță o nouă zi tonădă, în timp ce „MIDIA”, cu motocarele torcând alene plutea ușor spre intrarea în port, încercam aceeași emoție avută cu douăzeci de ani în urmă, când l-am vizitat pentru prima oară la bordul N.S. „MIRCEA”. Nu-mi dezlipeam ochii de la uriașa stâncă de peste patru sute de metri, stând parcă să se prăvăle în mare, adeverată santinelă de oțel și cremeni ce străjuiesc trecerea din Mării Neamț și în vîrful stâncii „măturând” cu undele electromagnetice întreaga strămoare și asigurând precum un ochi ciclopic vizibilitatea până hătă departe pe coastele marocane ne semnala clar că „santinela” nu era doar o metaforă. Și nu era greu de ghicit că în orice moment, dacă ar fi fost cazul, pereții abrupti de piatră să ar fi desfăcut pentru a lăsa să iasă la iveală, precum și pe unul arici de foc, țevile tunurilor de mare calibru.

Situat în extremitatea sudică a Peninsulei Iberice, Gibraltarul cuprinde un teritoriu de circa 6 km² aflat sub jurisdicția Coroanei Britanice, numele provenindu-i de la Djabel Tarik (Muntele lui Tarik), un pașă maur - Tarik care punând stăpânire pe acesta în anul 711 D.C., a ridicat aici o mică fortăreață de unde exercita controlul asupra întregii strâmtoare.

Mai târziu, la 1462 spaniolii reușesc să cucerească acest teritoriu care intră în componenta Castiliei. În epoca în care marile puteri maritime - Anglia, Franța, Spania, Olanda - își disputau cu cerbice supremația mărilor, Gibraltarul a devenit un adeverat „Nod Gordian”. Lupta a fost câștigată la 1704 de amiralul Howe care, în fruntea unei escadre de 40 de nave, în timp ce se deplasa spre Mării Neamț, profită de slaba apărare a fortăreței și o cucerește. Spania va ceda în mod oficial Angliei Gibraltarul în urma păcii de la Utrecht (1713), această poziție strategică aducând până în zilele noastre imense servicii Coroanei Britanice.

„MIDIA” acostează la dana din fața Admiralițății. Nu mică ne-a fost mirarea când printre persoanele care ne întâmpină pe cheu o recunoaștem pe doamna Elisabeta Mair - româncă get-beget, căsătorită în Anglia, solicitată de Admiralițatea de la Londra să facă și aici, ca și la Portsmouth, oficiul de translator. Urmează obișnuitele, de acum, vizite protocolare la oficialitățile militare și civile. Cei care nu sunt angrenați în activități la bord, dat fiind faptul că nu vom staționa decât două zile, se grăbesc să pună piciorul pe uscat pentru a-și bucura ochii și spiritul cu noutățile ce îi le oferă un pământ neconoscut.

Un uriaș zid desparte portul de oraș. Odată trecut prin marea poartă practicată în zid și se dezvăluie priveliștea tipică a unui oraș de munte cu blocuri și vile suprapuse, multe cu spatele sprijinit de stâncă, străzi înguste și întortochiate cu „curbe în ac de păr”. Main Street, Strada Mare concentrează întreaga viață comercială a orașului impresionant fiind multitudinea magazinelor și inventivitatea cu care comercianții au reușit să exploateze fiecare centimetru pentru a-și pune în valoare comerțul eclectic al acestora. Amatorii de suveniruri se grăbesc să treacă pragul micuțelor „boutique-uri” unde sunt întâmpinați cu zâmbete profesionale și rugăci cu amabilitate să cumpere căte ceva. Dacă pari nehotărât insistența acestora de a nu ieși cu mâna goală devine agresivă, fapt ce îi provoacă uneori un profund sentiment de insatisfacție. Semne tipice ale comerțului oriental și nu e greu de observat că mai toți vânzătorii sunt oacheși - spanioli, marocani, arabi, indieni și chiar asiatici.

Vizita navei „MIDIA” în Gibraltar mai cuprinde, a două zi, un prânz oferit de comandantul bazei militare la care participă și ofițeri de pe două nave americane aflate în port, submarinul U.S.S.-ARCHERFISH și nava de asigurare pentru scafandri U.S.S. - TYPHOON. A fost un fericit prilej de a ne cunoaște mai bine, ofițeri de marină (români, americani, englezi) angrenați în transpunerea în practică a acordurilor și activităților din cadrul „Parteneriatului pentru Pace”.

În ziua următoare, la orele 09.00 ne luăm rămas bun de la amabilile noastre gazde urmând ca începând cu orele 13.00 să desfășurăm un exercițiu de tip PASSEX în Mării Neamț cu distrugătorul britanic A.M.S. MANCHESTER (exercițiu a fost descris cu lux de amănunte într-unul din primele episoade ale Jurnalului de bord).

Sintetizând în câteva cuvinte acest periplu al navei „MIDIA” în jurul Europei, contraamiralul Virgil Stoica, conducătorul marșului arăta: „A fost un marș de instrucție istoric pentru Marina Militară înregistrându-se mai multe premiere. Misiunea a durat 56 de zile din care 41 de zile de navigație prin sase mari și Oceanul Atlantic parcurgându-se peste 7500 mile marine. Echipajul s-a comportat excelent, a fost acumulată o experiență foarte bună atât sub aspectul instrucției cât și sub aspectul promovării relațiilor cu marinarii din alte flote. Am fost, putem spune, ambasadorii care am promovat diplomația navală și spiritul de pace al poporului român”.

Sfârșit

Comandor Ioan DAMASCHEAN

OASPEȚI AI MARINEI MILITARE

"COMMANDANT BIROT"



În perioada 3 - 5 decembrie 1996 s-a desfășurat, la Constanța, vizita navei "COMMANDANT BIROT", aparținând Marinei Militare franceze, vizită inclusă în programul de colaborare militară dintre România și Franța. Nava este destinată luptei antisubmarine în apele costiere; a fost lansată la apă în 1982, armată în 1983 și a intrat în serviciu în mai 1984. Poate îndeplini misiuni de protecție antisubmarină, supravegherea zonei economice exclusive precum și misiuni de reprezentare a Franței în zonele strategice. Are o lungime de 80,5 m, lățimea de 10,3 m, deplasamentul 1.200 tone și viteza maximă 24 Nd.

Pentru angajarea în misiuni de luptă nava este dotată cu un tun de 100 mm, 2 tunuri de 20 mm, un lansator de rachete submarine de 375 mm, 4 tuburi lanștorpile, 2 rampe de lansare MM40 pentru rachete EXOCET, instalație de bruiaj antisubmarin și echipamente electronice pentru supraveghere, navigație și conducere a focului.

Căpitanul de fregată ARNAUD de TARLE este comandantul navei și al echipajului format din 8 ofițeri, 40 subofițeri și 40 marinari. Programul vizitei a inclus primiri oficiale la șeful Statului Major al Marinei Militare, la Prefectura județului Constanța, vizitarea Centrului de Scafandri și a Academiei Navale "Mircea cel Bătrân", depunerea unei coroane de flori la Monumentul eroilor români și francezi căzuți în primul război mondial, activități culturale și sportive. Pe 5 decembrie, la încheierea vizitei, "COMMANDANT BIROT" a executat un exercițiu tip PASSEX cu o fregată românească, exercițiu care a constat în antrenamente în comun de navigație și transmisiuni.

În perioada 2 - 5 decembrie 1996, o delegație condusă de șeful Statului Major al Marinei Militare, viceamiral-comandor GHEORGHE ANGHELESCU, a efectuat o vizită în Israel, la invitația viceamiralului ALEX TAL, comandantul Marinei Militare a acestei țări. Au avut loc întâlniri de lucru cu personalități și specialiști militari din țara gazdă, vizite la obiective de interes militar și turistic, identificându-se noi căi de colaborare. Din delegație a făcut parte și contraamiralul TRAIAN ATANASIU, locțitorul șefului Statului Major al Marinei Militare a României.

Şeful Statului Major General al Armatei Republiei Federale Iugoslavia, generalul-colonel MOMCILo PERISIC, a efectuat o vizită în România în perioada 3 - 5 decembrie 1996, la invitația șefului Statului Major General al Armatei Române. În ziua de 4 decembrie oaspețele a fost prezent la Constanța obiectivele vizitei fiind: întâlniri la Statul Major al Marinei Militare, vizitarea Bazei Aeriene Mihail Kogălniceanu și a unor nave din portul militar Constanța.

Pagina realizată de:

Locotenent-comandor Viorel IOAN

NU AM UITAT, DOMNULE AMIRAL!

Ştirea despre trecerea fulgerătoare în neființă a cuiva drag, apropiat sau a unei personalități care îți-a marcat mai mult sau mai puțin destinul, are totdeauna un efect de trăsnet. Sec. Dur. Irrevocabil.

În câteva secunde ea îți varsă torente de adrenalină în sânge, îți acelerează reacțiile fizico-chimice în tot corpul, echilibrul organismului devine precar, pentru o clipă, cât un secol, graiul îți dispără, pentru ca, într-un târziu să auzi o voce din interior ce nu seamănă nici pe departe cu a ta: "Nu se poate!"

- "Ba se poate".

S-a putut ca, într-o dimineață mohorâtă de sfârșit de noiembrie, să-mi parvină știrea despre dispariția fulgerătoare a contraamiralului EMANOIL ȚIGĂNAȘ.

L-am cunoscut bine atât ca om cât și profesional dintr-o colaborare strânsă de peste cincisprezece ani. Între anii 1985-1990 am împărtășit griile, satisfacțiile și insatisfacțiile legate de îndeplinirea atribuțiilor de serviciu și au fost destule din toate acestea pentru ca, la aflarea știrii despre trecerea sa în neființă să trăiesc toate acele senzații care fac din clipă un secol. "Cu o moarte toți suntem datori!", ne consolazează de un veac, Poetul. Și totuși gândul cade greu, ca o stâncă ce se prăvale apăsându-ți conștiința. Conștiința tuturor acestor ofițeri ai Marinei Române care i-au fost discipoli, elevi sau colaboratori.

A plecat dintre noi prea de timpuriu lăsându-ne mai săraci cu un suflet generos, cu un om care și-a făcut din profesia de marină o pasiune transmitând-o tuturor colaboratorilor, cu un gânditor și



teoritician militar, erudit.

- "Nu uita, Ioane, când îmi vei face necrologul să scrii că Emanoil Țigănaș a fost decorat cu medaliile românești și străine".

A spus-o, desigur, în glumă, atunci când în urma unei aplicări navale internaționale în Marea Neagră i-au fost recunoscute, pe drept, meritele în succesul acesta, un șef de stat străin acordându-i o astfel de distincție.

- "Nu am uitat, domnule AMIRAL!" Așa cum sunt convins că toți discipolii pe care i-ați avut, acei ofițeri care s-au format și și-au sistematizat gândirea militară la "Școala statmajoristică, Țigănaș", nu v-au uitat povetile de om sfătos, gata să-și dăruiască, precum un fiu risipitor, știință, oricui era dispus să o primească și să o folosească.

Mai aveați multe de spus și multe de dăruit, iar

prin plecarea în acest lung voaj fără de sfârșit pe marea eternității a-ți lăsat "flotila" de veliere fără amiral.

Nu am uitat, domnule AMIRAL, modul simplu și eficient cu care abordați problemele de serviciu și de viață, nu rareori dificile, spinoase.

- "O soluție bună există în rezolvarea oricărei probleme!"

De această dată nu s-a mai găsit soluția bună, aceea care să vă rețină mulți ani printre noi.

Atunci când, la ieșirea la pensie, în anul 1995, v-am publicat în revista MARINA ROMÂNĂ "curriculum vitae" mi-a lipsit sentimentul premoniției că-l voi relua, la numai un an, la plecarea în eternitate.

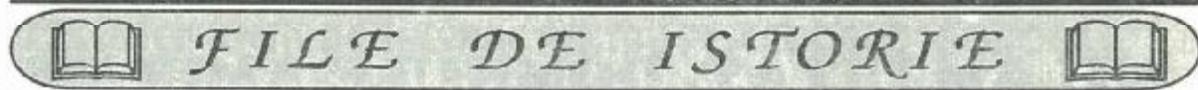
Dumnezeu să-ți odihnească sufletul!

Comandor

Ioan DAMASCUM

CURRICULUM VITAE

S-a născut la 30 septembrie 1935, în comuna Sireti din Republica Moldova. A absolvit Școala Militară Superioară de Marină (1957) și Academia Militară, secția Marină (1969). A îndeplinit următoarele funcții: 1957-1960, comandant unitate de luptă artilerie și ofițer secund de dragoare de bază; 1960-1964, lector la Școala Militară Superioară de Marină; 1964-1968, comandant dragger radă, 1969-1982, ofițer în Secția Operațiuni a Comandamentului Marinei Militare; 1982-1985, șef Biroul Operațiuni în Comandamentul Marinei Militare; 1985-1990, șef Sectia Regulamente și traduceri la același eșalon. În perioada 1990-1995, a fost șeful Facultății de comandă, Stal Major și Tehnică Militară, înființată în cadrul Academiei Navale "MIRCEA CEL BĂTRÂN", fiind un ofițer erudit, cu o vastă cultură generală și de specialitate. Totodată, este și primul amiral al Flotei de Yachting a României, fiind un pasionat eusinător și promotor al sporturilor nautice în cadrul A.S.A. "MARINA" Constanța.



DOMNUL UNIRII ȘI MODERNIZAREA MARINEI NAȚIONALE

Este salutară stâruință cu care revista marinilor publică, în primul său număr din fiecare an, articole despre domnul Unirii de la 1859 înfăptuită în ianuarie prin duble sa alegeri.

Vreme de șapte ani primul șef al statului român modern, colonelul Alexandru Ioan Cuza, a condus țara cu destăinutie fiind preocupat de nenumăratele aspecte ale reformelor și modernizărilor. Printre ele s-au aflat și cele care hriveau propășirea Marinei Române.

În mod firesc Marina Militară l-a stat în atenție și pentru motivul că în momentul alegerii era membru al guvernului, având calitatea de șef al Oștini din care făceau parte și forțele navale.

Marina militară a statului român modern s-a întemeiat prin unirea flotilelor de Dunăre ale Munteniei și Moldovei. Ele au fost unificate printr-un ordin provizoriu al ministrului de război, urmat de o inspecție ordonată de domn și de definitiva organizare "într-un singur corp" prin Înalțul Ordin de zi nr.173, din 22 octombrie 1860, semnat Alexandru Ion.

Profesorul C. Gurăescu consemnează, într-o valoroasă monografie despre domnul Unirii, că acesta a aprobat raportul comandantului flotilei colonelul Nicolae Steriade, prin care se solicita ca Tânărul Ioan Murgescu să primească o bursă pentru a studia în Franța, la Brest, spre a deveni ofițer al flotei române de război. A devenit acesta un marinări militar strălucit, erou al atacului cu torpila de la Măcin din 1877, comandant al Marinei Militare, înalțat până la gradul de viceamiral (înaintea lui la Brest studiase Nicolae Dumitrescu Malcan - ajuns și el comandanți al marinei). Nu putea să nu fie sensibil la o astfel de cerere de studii în Franța cel ce în tinerete se deplasa cu "bateul" (vaporul) de la Galați la Viena și de aici mai departe cu poștalonul spre Paris, unde urma să "studieze (și) științele războiului".

Alexandru Ioan Cuza s-a preocupat și de dotarea flotilei cu nave noi de luptă, proiecte ce au prins în anii ce au urmat.

În anul 1864 a intrat în serviciu prima navă de luptă cu mașini bazată pe forță aburului (cu zbaruri) pe care Domnitorul, reprezentat de ministrul de război la ceremonia de la Giurgiu, din 2 august, a botezat-o cu numele de "ROMÂNIA". În același an Alexandru Ioan Cuza l-a împunerit pe ministrul de război să comande, la fabrica "Greig" din Londra, un vapor pentru flota de război, iar la sănătere navale "Mayer", din Austria, patru șlepuri.

Își merită Cuza Vodă titlul de întemeietor al Marinei Militare a Statului Român modern deoarece s-a preocupat de problemele ei esențiale: organizarea, dotarea cu mijloace de luptă și formarea de ofițeri specialiști în "artă războiului pe ape".

Dintre faptele cele meritorii ale domnitorului legate de propășirea Marinei civile voi aminti proiectele de construcție a unor porturi românești (unul dintre aceleașa este anterior domniei).

În vremea când era prefect al județului Covurlui a întocmit personal schițele modernizării locurilor de acostare ale portului Galați deoarece, după aprecierea lui Nicolae Iorga, în acea schiță era "o mare imbulzeală de corăbii și caice" (vezi foto slătărată).

În ordine cronologică urmează intenția amenajării unui port la Corabia despre care relatează colonelul de marină Mihail Drăghicescu în monumentala sa lucrare despre istoricul porturilor românești care are prima ediție în 1892. Am să reproduc, fără comentarii, un pasaj semnificativ din opera renomului savant (care



a comandat mai multe nave, a fost profesor și director de Școală de marină și șef de stat major al flotei române): "Când pe la 1862, pe vremea domniei Măriei Sale, răposatul întru fericire Alexandru Ioan Cuza, - Dumnezeu să-i binecuvânteze memoria pentru mărejele lui fapte! - județenii din România (fost județ-n.n.) au cerut voie, a funda, pe moșia satului CORABIA, un PORT și să i se dea numele Măriei Sale. Domnitorul refuză numele, declarând că nu făcuse încă destul pentru a merita o asemenea onoare, dar încurajă facerea portului, pe care ar fi dorit să-l numească MIRCEA".

Portul s-a construit la 2 km, amonte față de locul unde se află în prezent (aciș a fost mutat în anul 1874).

Primul proiect de port românesc la Marea Neagră a fost înaintat de guvernul Principelui sub forma unui Jurnal al Consiliului de Miriștri pe care este scris: "APROBAT: Alexandru Ioan (semnat în original, astăzi 12 ianuarie 1865)"

Proiectul a fost întocmit de Charles A. Hartley - inginerul șef al Comisiei Europene a Dunării. Amplasarea portului era în bala Jibrileni (la nord de gura cea mai din stânga prin care brațul Chilia se varsă în mare). România avea atunci un litoral de 32 mile marine - de la vârsarea brațului stâng al Dunării în mare (exclusiv delta Chiliei) spre nord. Portul urma să albă un dig de nord lung de 626 m (a o adâncime naturală de 7-8 m), un dig de sud lung de 425 m (adâncimea de 5-6 m); sensul de acces - lat de 170m; suprafața incintei portului de 11 ha.

S-a întocmit un proiect de lege pentru finanțarea construirii portului, care nu a fost aprobat de Parlament.

Detalii interesante pe această temă a prezentat inginerul Petre Covacev (specialist în construcții hidrotehnice portuale) la sesiunea Științifică consacrată împlinirii a 100 de ani de istorie modernă a portului Constanța.

În timpul celor șapte ani de domnie a lui Alexandru Ioan Cuza marina română a cunoscut multe inoci pe fondul general al reformelor politice, economice și sociale înfăptuite sub imperativile modernizării.

În articolul de față am dorit să ne referim doar la unele din faptele bune ale colonelului domnitor, la câteva dintre demersurile personale ale acestuia consacrate modernizării marinei naționale.

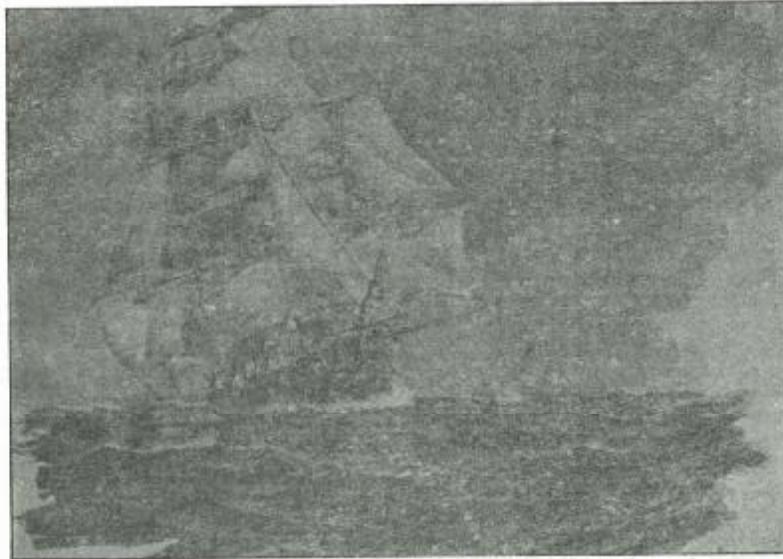
Contraamiral (r) George PETRE


FILE DE ISTORIE


PE URMELE COMANDORULUI PICTOR DIMITRIE ȘTIUBEI (1)

Ne este dat în viață, uneori, să trăim istoria la prezent și prin meseria noastră am avut astfel de prilejuri. Viu în minte ne este momentul, pe care dorim să-l prezintăm și domniilor voastre, dragi cititori. Și ne îndeamnă a face acest lucru, mai ales faptul că în lucrările memorialistice ale unuia dintre protogeniști, Marea, Dunărea, marinarii sunt adesea prezenti, cuibul părintesc fiind considerat crept "marea corabie" în care "au bătut talazurile vântoaselor în pupa și în prora (...) a gemut și a plâns catargul Turnului străvechi (...)".

Când, la mijloc de septembrie, primeam aprobarea Amiralului de a porni pe urmele comandorului-pictor Dimitrie Știubei, știam că nu va fi ușor. Aveam de mers pe poteci neștiute, dar și pe drumuri bătute, cu o listă a locurilor unde se află în țară lucrările sale, și a celor din străinătate, asemenea. Dar nu bănuiam bucuriile ce aveau să ne răsplătească truda, îndemnându-ne parcă să continuăm căutările. Nepotul pictorului, domnul Mario Ricci, despre care vom vorbi la timpul potrivit, ne-a dat un număr de telefon, și așa, într-o frumoasă zi de toamnă târzie, ne oprim în fața unei porți, căutându-l pe fratele pictorului, inginer Paul Știubei



(n. 1906) singurul în viață dintre cei șase frați. Privirea ne rămâne prință pe plăcuța din stânga ușii de la intrare: "În această casă a locuit între anii 1936-1942 marele scriitor român Mihail Sadoveanu". Deci aceasta este celebră casă din Barbu Delavrancea, în care s-au mutat Sadovenii din Copou, Casa Kogălniceanu, atât de des întâlnită în amintirile "Ducuca Profirita". Aici, la etaj, aflașem în urmă cu o vreme, dintr-o revistă literară, împărătea, moștenind lumea Zimbrului, prietena lui cea bună, doamna Profira Sadoveanu.

Dar gândurile noastre sunt întrerupte de apariția în cadrul ușii a unui domn de statură mijlocie, cu un zâmbet înflorit pe fața-i luminată de doi ochi albaștri. Ne poftește în salonaș, să cunoască ce dorește "marina" să afle de la dânsul despre Titi, fratele său mai mare cu cinci ani... "Totul" - declarăm noi mai în glumă, mai în serios.

"Când eu eram într-o săptăna, el pleca la Constanța,

la școala de ofițeri de marină, urmându-i fratei lui nostru Alexandru (n. 1894), deja locotenent. De talentul lui artistic, în copilărie am beneficiat toți; el desena afișe pentru cinematografele ieșene, drept pentru care aveam intrare gratuită la filme".

Și amintirile vin către anii '50, când se reîntâlnesc în București, "dar nu-i frecventam cercul lui artistic, soția mea fiind un om retras, o poetă".

Întrebarea legată de Sadoveni, obsedantă, îmi scapă: - În casele Sadovenilor de la Copou și Vovidenie, am văzut acuarele semnate Cornelia Știubei. Este ruda dumneavoastră?

- Da, e sora noastră, Neli, cum îi spuneam noi, cea cu care Titi a realizat unele lucrări în mozaic și intarsii în lemn.

- Ți cunoștea pe Sadoveni?

- Bineîntele, zâmbește, - era prietena din copilărie a soției mele, Theodora Sadoveanu, Didica (1909-1992).

- Cu Duduca Profirita?

- Și cu ea. Soția mea l-a cunoscut mai bine pe Titi, în ultimii ani de viață, când aflată că iubește marea. Titi i-a pictat acest tablou. Și ne arată o mare azurie, calmă, optimistă pe care, cu permișuna domniei sale, Valentina o fotografiază.

- Dumneata - îmi răspunde la întrebarea legată de originile Știubeilor - mă obligă la definitivă, cu datele adunate, arborele genealogic al familiei, când cu două veacuri și jumătate, în ținutul Bacăulul, un străbun al nostru, făurea știubei - adică stupi de albine, de aici și omonimul. Apoi au fost două generații de preoți și la 1862 s-a născut tatăl nostru, Dimitrie, care a fost mai întâi învățător și apoi inginer de drumuri și poduri. Mama noastră, Maria, născută Mitru, a fost soră cu preotul Constantin, tatăl Valeriei și al lui Titel.

- Cea de-a doua soție a lui Mihail Sadoveanu și Constantin Mitru, secretarul său, completăm. Și prietenii cei buni ai doamnei Profira Sadoveanu.

- Da, desigur. Văd că matale o știi pe cununata mea, Profira.

- Din cărți, Domnule Știubei.

- Și ati vrea să o cunoașteți?

- Dacă ne-ar primi, răspundem noi la unison.

- Veți avea de urcat un etaj, când veți mai veni în București, ne spune zâmbind blajin modestul nostru prieten. Când l-am întrebat despre sine, pe cel chemat adeseori de socrul său Ava Pavăl, ne-a dat lapidarul răspuns: Am fost printre primii ingineri de la Radiodifuziunea română și apoi de la Televiziune.

*Mariana PĂVALOȚIU
Valentina CIUCU*

 *Noutăți editoriale*  *Noutăți editoriale* 

SORIN ROȘCA



paznicul gerului



Demersurile artistice ale poetului **Sorin Roșca**, redactor la revista **TOMIS**, își găsesc o bine venită concretizare în volumul de versuri "Paznicul gerului", primul dintr-o serie promisă. Poeziile cuprinse în acest volum mediază o relație solidă între cititor și poet, cu toate că acesta evadează frecvent din realitatea fizică, din cotidian, reușind însă cu succes să construiască imagini și să inducă semnificații, de cele mai multe ori inedite. Exemplificăm chiar cu poezia care a dat titlul volumului:

Zornăie oasele timpului
prăvălile de-a valma, printre himere,
încearcă să pară un om liber
paznicul gerului, ghemuit în tâcere.

larba crudă închide în ochiul său
născocitorul de scaieți în pustie,
nădă pentru mielul ce va să vie,
pe o gheară de lup îi sticlește sufletul.

Reputatul critic literar **Alex. Ștefănescu** apreciază că "Sorin Roșca scrie o poezie frumoasă, în sensul vechi și nedemodabil al cuvântului, instaurând de la primele cuvinte o atmosferă de basm și purtându-l apoi pe cititor într-o lume feerică". "Paznicul gerului" a spart gheața, aducând un nou nume în librării (unde sperăm să nu "înghețe") și încercând, în ciuda titlului, să vă încâlzească sufletele.

Căpitän Cosec SUSANU

ARMAND CĂLINESCU, OMUL DE OTEL AL ROMÂNIEI

Sunt oameni care, conștienți de mărarea lor, își joacă rolul până la final, știind că acest final poate surveni în orice clipă, că asasinul nu așteaptă decât momentul. Un caz tipic este acel personaj supranumit, pe bună dreptate, de gazetarii francezi: "omul de oțel al României", Armand Călinescu (n. 1893, Pitești - m. 1939, București). Nu-și redacta el, cu exact păsprezece luni înainte de a fi ucis, testamentul? La 21 iulie 1938, dată la care a fost străpuns de gloanțele ucigașe, Armand Călinescu nu avea decât 45 de ani. Fruntaș al P.N.T.-ului, deși venea dintr-un spațiu prin excelență liberal - Argeșul Brătenilor - Călinescu face subiectul unei inspirate monografii ce prezintă, în special, activitatea lui ca parlamentar și prim-ministru în cel de-al patrulea deceniu al veacului nostru. Sarcina autorului - prof. Nicolae Chivulescu - a fost dificilă. El a realizat o analiză pertinentă a complexului angrenaj al sistemelor politice românești, conștient fiind că numai așa va putea reda realele cauze ale mutării politice călinesciene către cercurile camaralei lui Carol al II-lea. Și tot aici își afișă motivația și munca lui febrilă de distrugere a activităților legionare, deși, la un moment dat, se mulțumise cu o temporizare. Revista noastră consideră o datorie de onoare prezentarea crezului politic exprimat de Armand Călinescu la instalarea sa ca ministru al Apărării

Naționale: "Un civil la Ministerul Apărării Naționale este un semn al solidarizării obștești în jurul oștirii. Vicepreședintele Consiliului de Miniștri în fruntea acestui departament înseamnă îndrumarea fățușă și hotărâtă a acțiunii de guvern spre satisfacerea tuturor nevoilor oștirii. Dacă dăm o atenție specială Oștirii este pentru că trebuie să fim oricând pregătiți de a apăra patrimoniul național și de a da cetățenilor simțământul securității permanente.

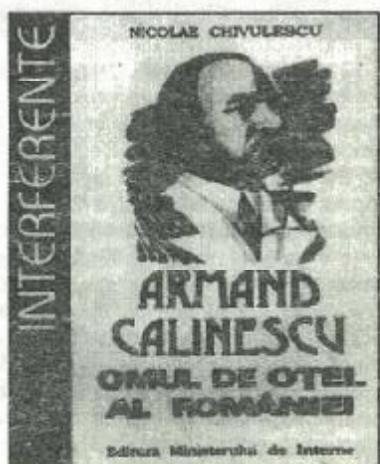
Pentru noi, români, Oștirea nu este numai o forță și un instrument de apărare.... Oștirea la noi întrupează sentimentul de mândrie națională..."

Caracterizat, acest deceniu patru românesc, de lupta pentru păstrarea statu quo-ului, lucrarea profesorului Armand Călinescu, în calitate de prim-ministru, în vreme de dictatură regală, se înscrise în rândul eforturilor pentru asigurarea integrității, suveranității și independenței de stat a României, într-o Europă ale cărei granițe deveniseră mobile și în care războiul era iminent. Armand Călinescu, un clarvăzător, avea convingerea că jările fasciste vor declanșa războiul, dar tot ele îl vor pierde. Această primă carte, dedicată ilustrului om de stat Armand Călinescu, este produl unei munci depuse cu pasiune, efortul fiind cu atât mai mare, cu căt majoritatea izvoarelor arhivistice, memorialistică și din presa vremii este inedită. Cele patru sute de pagini ale lucrării sunt scrise într-un stil alert, clar, având pertinente și utile note la subsol. Textul se bucură și de cărătură, în

aceeași timp, cititorul, oricare ar fi el, specialist ori nu, de "împărătile" cu citate provenite, mai ales, din "Însemnările zilnice" ale lui Călinescu. Cele 23 de fotografii, pe care până mai ieri le consultam la "Fondul special", vin, în chip fericiți, să ilustreze scrisul. Este meritul Editurii Ministerului de Interni al României de a fi publicat o carte dedicată unuia dintre meritoși săi miniștri.

Vă recomandăm cu căldură, dragi cititori, lucrarea profesorului Nicolae Chivulescu, cel care vine să arate, încă o dată, dacă mai era necesar, că și la ţările de mare sunt istorici.

Mariana PĂVALOVU



Noutăți editoriale

DOUĂ CĂRȚI EDITATE DE CATEDRA DE PREGĂTIRE FIZICĂ A ACADEMIEI NAVALE "MIRCEA CEL BĂTRÂN"

La sfârșitul anului trecut, sub semnătura cadrelor didactice de la Catedra de pregătire fizică a Academiei Navale "MIRCEA CEL BĂTRÂN" au apărut două cărți de specialitate intitulate "Educația fizică și sportul în pregătirea studenților militari" și "Pregătirea fizică a adulților militari". Ne propunem, în rândurile de mai jos, să prezintăm, pe scurt, aceste lucrări tipărite de Editura "Demnitatea națională", din București.

"EDUCAȚIA FIZICĂ ȘI SPORTUL ÎN PREGĂTIREA STUDENȚILOR MILITARI"

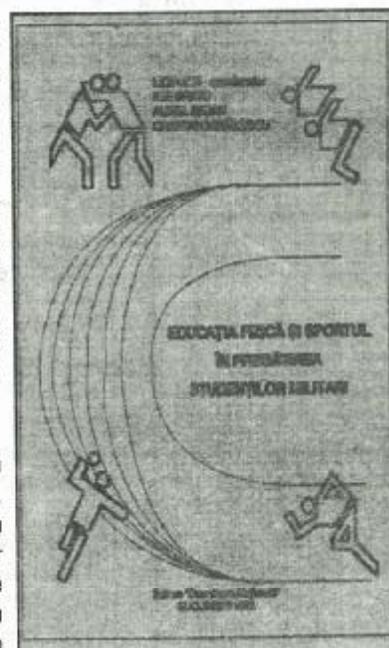
Această carte, ce poartă semnăturile a patru membri ai Catedrei de pregătire fizică - Lidia Ion (coordonator), Ilie Bratu, Aurel Bejan și Cristian Mihăilescu, are o semnificație deosebită, ea fiind prima lucrare de sinteză, în conformitate cu preceptele modernizării și restructurării Armatei, care se adresează cadrelor didactice ce lucrează cu studenții militari, în domeniul educației fizice și sportului. Cartea este structurată în nouă capitole, recomandând, în final, și o bogată bibliografie.

Primul capitol, intitulat "Educația fizică și sportul în pregătirea și educarea studenților militari" este o sinteză ce motivează demersul autorilor, relevând locul educației fizice și al sportului în procesul instrucțiv-educativ, obiectivele urmărite la această disciplină în învățământul militar, precum și formele de organizare a activităților de educație fizică și sport în rândul studenților militari.

După această introducere, capitolele următoare au caracter "lucrativ", educația fizică - obiect de învățământ în instituțiile militare (cu referiri la probe și probleme pentru examene de admisie și promovarea în anii I-V, conducerea învățământului etc.), considerații privind antrenamentul sportiv.

antrenamentul pe ramuri de sport, regulamentul competițional intern, recomandări privind practicarea exercițiilor fizice, baza materială și managementul în sport.

Fructificând, în plan editorial, experiența cadrelor didactice de specialitate din Academia Navală, cartea se recomandă ca un ghid pentru profesorii ce lucrează cu studenții militari precum și tuturor celor interesați în domeniu.



"PREGĂTIREA FIZICĂ A ADULȚILOR MILITARI"

Această a doua carte este semnată, cum menționam, de Lidia Ion și cuprinde programe de pregătire fizică a adulților, pe categorii de vîrstă, relevând un apreciabil deziderat al autoarei, acela de a contribui la atragerea oamenilor - indiferent de vîrstă - spre mișcare, spre sport, cu urmări benefice asupra sănătății și formei fizice. Lucrarea, însotită de o bogată bibliografie de specialitate, este structurată în trei mari capitulo. Primul capitol se referă la factorii de bază care determină particularitățile educației fizice a adulților, la pregătirea fizică în perioada de activitate a cadrelor militare, fiind recomandate exerciții pentru dezvoltarea rezistenței, forței, mobilității articulațiilor, exerciții pentru relaxare și respirație. Capitolul al doilea conține programul de pregătire fizică pentru adulți (până la 30 de ani, între 31 și 40, între 41 și 50 de ani precum și a celor mai în vîrstă), iar ultimul capitol este destinat gimnasticii medicale. Iată, aşadar, o carte ce se recomandă tuturor și în primul rând cadrelor militare.

Lieutenant-colonel Costin CONSTANDACHE





Noutăți în flotele maritime militare ale lumii

MAREA BRITANIE/S.U.A. Navă pentru salvarea echipajelor de pe submarine.

La începutul acestui an a intrat în dotarea Royal Navy submarinul strategic VICTORIOUS, a doua unitate din clasa "VANGUARD" armată cu rachete "Trident II D5".

Probile navei au inclus lansarea de rachete și o operație desfășurată împreună cu S.U.A. pentru experimentarea unui submarin special de salvare în apele adânci (Deep Submergence Rescue Vessel - DSRV), mai cunoscut sub denumirea de AVALON.

AVALON a doua unitate de acest fel - are un deplasament de 30,5 t (la suprafață) și 37 în imersiune. Corpul său este compus din trei sfere de oțel HY 140 cu un diametru de 2,3m - cu legături între ele - și înconjurate de o carenă din fibră de sticlă. Sfera anterioară conține instalațiile de comandă pentru cei doi piloți, celelalte fiind destinate transportului personalului salvat (24 persoane o dată). Două propulsoare auxiliare permit poziționarea exactă pe submarinul scufundat. AVALON poate opera până la o adâncime de 1500 m, dar se poate scufunda până la 2750 m. Viteza de scufundare/urcare este de 30 m/minut. Baterile de zinc-argint îi oferă o autonomie de 30 ore cu 3 noduri. Mai specificăm faptul că mini-submarinul este eficient și la înclinare laterală de 45°.

Dimensiunile și greutatea DSRV AVALON sunt condiționate de necesitatea de a putea fi transportat cu un avion de transport "Starlifter" sau cu un autocamion.

În afara celor doi piloți, din echipaj face parte și un asistent medical.

S.U.A. Port-avioanele "ROOSEVELT"

A intrat în serviciu port-avionul cu propulsie nucleară JOHN C. STENNIS (CVN 74), a patra navă din clasa "THEODORE ROOSEVELT", derivată din clasa "NIMITZ", cu trei unități.

Redăm, în continuare, caracteristicile esențiale ale clasei "ROOSEVELT", căreia îi aparțin cele mai mari nave militare din lume la ora actuală. Deplasament 73.970 standard (de la 96.800 la 102.000 - plină de incărcătură); dimensiuni: 332,84 x 40,85 x 11,71 m; suprafață punctă de zbor: 18.200 mp; propulsie: 2 reactoare nucleare, 4 grupuri de turbine, 4 elici, 280.000 C.P.; viteza: peste 30 Nd; componentă aviatică: 86 avioane și elicoptere; armament: 3 lansatoare octupule pentru rachete Sea Sparow; 4 x MK 15 Phalanx; echipaj: 3.200 + 203 ofițeri. Componentă aviatică: 2.878 + 366 ofițeri.

ITALIA. Submarinul anului 2000 - după un proiect german.

Presă militară și specialiștii subliniază cu satisfacție că succesorul clasei "SAURO" (din care au fost realizate opt exemplare în patru serii de câte două) va fi submarinul german proiect "U 212 A".

Noul submarin va fi total diferit, atât de clasa căreia îi succede cât și de proiectele aflate la un moment dat în discuție ("S 90" - Italian, "U-209" german).

Concepția proiectului - apărută după dispariția Pactului de la Varșovia - prevede ca noua armă submarină să aibă capacitatea de a pătrunde adânc în zonele potențialilor adversari sau în zonele de supraveghere fără a putea fi detectată și unde să poată executa un timp mai îndelungat culegerea de informații. Nu atât cota de imersiune maximă contează ci silentiozitatea, caracteristicile care împiedică o descoperire aeriană facilă și posibilitatea de a transmite fără a fi localizat.

Un alt aspect important al proiectului constă în aceea că unele din sistemele de bord - evident, nu se precizează care - vor fi italiene și vor echipa și submarinele ce vor intra în compunerea Marinei Militare germane.

Corpul submarinului va fi construit dintr-un material special care va reduce semnificativ posibilitățile de descoperire a submarinului cu aparatură sensibilă la câmpurile magnetice.

În fine, sistemul de propulsie se bazează pe celulele de combustibil ("fuel cells"), sugerată de experiența propulsiei spațiale. Aceste celule funcționează cu hidrogen care, în combinație cu oxigenul, produce apă și dezvoltă energie.

Italia va construi în Săntierile Navale Fincantieri Muglione (La Spezia) două astfel de submarine, cu o opțiune pentru încă alte două.

De remarcat colaborarea multiplă italianو-germană și în alte domenii: programul EFA, pentru un avion de interceptare comun, programul "Orizont", pentru o fregată, de asemenea, comună și care va constitui, după anul 2000, grosul flotei italiene ca și al celor franceză și engleză.

(Va urma)

Cmandor Filaret SĂNCION



TERMOVIZIUNEA

Observarea câmpului de luptă pe timp de noapte și în condiții meteo nefavorabile constituie un subiect de actualitate al cercetării specialiștilor militari, rezultatele neîntârziind să apară.

Încă din 1950 au fost perfeccionate unele dispozitive capabile să folosească lumina vizibilă la un nivel ce permite observarea țintelor, dispozitive denumite "intensificatori de imagini" care au permis producerea echipamentelor "pasive" de vedere pe timp de noapte. Cercetările radiațiilor infraroșii cu lungimi de undă mari au vizat extinderea capacitatii vizuale a omului de la domeniul luminii vizibile la alte domenii spectrale și au permis realizarea unor detectori capabili să sesizeze radiația termică de intensitate scăzută, care este emisă în mod natural de orice obiect aflat la temperatura ambiantă. Rezultatele acestor investigații au condus la dezvoltarea

termoviziunii care și-a găsit rapid aplicații atât în armată cât și în medicină, industrie, geologie etc.

Termoviziunea se bazează pe principiul contrastului termic (diferența de intensitate a radiațiilor termice emise) al țintei față de mediu, contrast care este independent de intensitatea luminoasă, permitând detectia pe timp de noapte. Dispozitivele principale dintr-un sistem de termoviziune sunt **detectorii cuantici** - echipamente optoelectronice care transformă radiația electromagnetică în semnal electric. Ansamblurile independente care compun un sistem de termoviziune sunt: ansamblu detector, ansamblu electronic de comandă și producere a informațiilor, ansamblu de vizualizare sau stocare a informațiilor (monitor TV sau sistem de teletransmisie), ansamblu de avertizare-control și ansamblu de alimentare.

Impactul deosebit al termoviziunii în domeniul militar este exemplificat prin diversele aplicații ale acesteia: pentru **marină** - navigația de coastă, controlul navigației portuare, misiuni de cercetare și salvare, navigația în condiții meteo grele, descoperirea țintelor și folosirea armamentului pe timp de noapte; pentru **aviație** - decolare și aterizarea în orice condiții meteo, misiuni de căutare și salvare; pentru **forțele terestre** - ducerea luptei în orice condiții meteo (atât ziua cât și noaptea), detectarea minelor, supravegherea câmpului de luptă la distanțe mari.

Se are deja în vedere realizarea echipamentelor de termoviziune din generația a doua, care vor fi perfeccionate prin creșterea domeniului de detecție, mărarea câmpului vizual, reducerea subansamblelor și reglarea automată a imaginilor obținute.

CLASA "TARANTUL" SE MODERNIZEAZĂ

Biroul central de arhitectură navală din Sankt-Petersburg continuă să perfeccioneze clasa **TARANTUL**, dezvoltând un nou prototip de 56 m, denumit **Proiectul 12421**. Această navă de patrulare cu lansator de rachete, propulsată de turbine cu gaz, va putea atinge viteza de 38 Nd. Va fi echipată cu 4 rachete antinavă supersonice tip SS-N-22 și cu rachete portative cu rază scurtă de acțiune. Va avea în provă un tun AK-76 mm și la pupa două tunuri de 30 mm cu cadență mare de tragere (5.000 lovitură/minut).

Radiolocatorul activ/pasiv **GARPUNBAL**, asociat cu un sistem automat de conducere a focului rachetelor, poate urmări simultan 15 ținte, până la o distanță de 120 km prin metoda activă și până la 500 km prin metoda pasivă. Racheta SS-N-22, testată deja pe nava de patrulare **TARANTUL-III**, are altitudinea de zbor de 8 m și rază de acțiune de 120 km, la viteza de 2,5 Mach. Sistemul de dirijare prin radiolocație al rachetei este rezistent la bruiaj.

Lecționant-inginer Alexandru BĂRĂTTĂREANU

MARINARI DE ALTĂDATĂ

MOŞ IVAN, TIMONIERUL

Nu ştiu cât și când l-au cunoscut pe Moş Ivan, modest și bătrân timonier, devenit foarte popular și prețuit în marina comercială a României Mici și Mari.

Călătoream cu vasul S.M.R. "Dobrogea" în Orient atunci când m-am găsit întâia oară față în față cu Moş Ivan și cu celebra lui căciulă.

Zic celebră și ar trebui să adaug și inseparabila lui căciulă, deoarece Moş Ivan, în orice perioadă a anului și pe orice meridian, și când era la bord și când era la uscat, nu purta decât căciulă. "Băieții" - desigur, voind să-l bârfească - adăugau un amănunt: căciula pe care o purta ar fi pus-o în cap întâia oară în ziua când fusese numit în S.M.R., adică înainte cu 25 de ani, fără să o schimbe vreodată, pasă-mi-te fiindcă-i purta noroc.

Era ora 3 după-amiază și navigam pe lângă insula Tenedos, lăsând în urmă la babord capul Ponenti, îndreptându-ne spre insula Gaïdaroș, când m-am suiat la timonă "să fac cunoștință" cu Moş Ivan. Era cu mâna pe cavile și, într-adevăr, nu-i lipsea căciula, trasă pe ochii care scrtau orizontul pururea mișcător..

De vorbit, atunci, n-am prea vorbit, fiindcă navigam printr-un punct primejdios, dar am revenit lângă el alte dăți, până ce am devenit prieteni. și într-o seară, în Mediterana, am stat amândoi la taifas, pe comandă.

I se dezlegase limba, fiindcă vremea era frumoasă și marea calmă, cu o vizibilitate foarte bună.

Cuminte om și conștiincios marinări acest Moş Ivan timonierul! Avea însă un tabiet al lui. Totdeauna când ieșea din cart sedea de vorbă cu băieții și avea un chip al lui, special, de a-și strânge mânile la piept, petrecându-și pumnii în mâncile hainei, ca într-un manșon, plimbându-se de colo până colo, pe când povestea.

"Povestea cu purceaua" oamenii o auziseră de zeci de ori și unii o știau pe din afară. Moş Ivan vorbea "ca pentru sine însuși", însă cu glas tare. și făcea un răjunament totdeauna logic, dar cu concluzii totdeauna

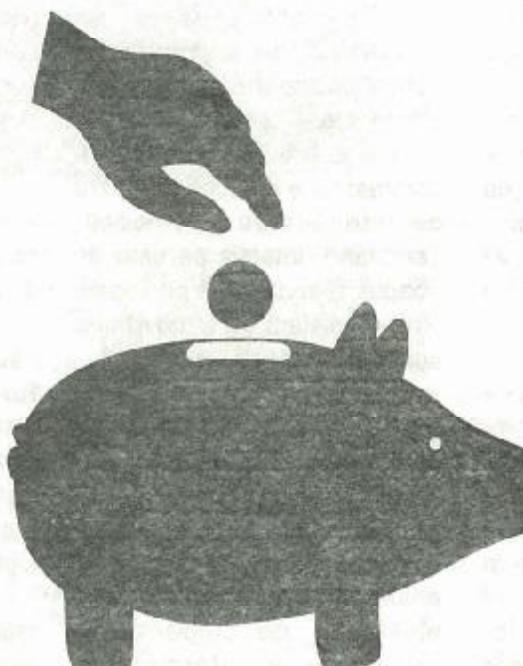
nesigure, toată judecata lui căutând să se învârtească împrejurul unei preocupări gospodărești, devenită pentru el un ideal veșnic nerealizabil.

- ... Care va să zică, și făcea el socoteala, vorbind tare, eu din viajul astă iau, una peste alta, cam trei mii opt sute, hal să zicem patru mii de lei... Bun!... Trei mii opt sute sau patru mii de lei sunt bani, bani buni... Da' vorba e că banul e rotund, și se duce dacă n-ai grija de el... Păi, nu-i aşa?... Cuminte lucru este să-l bagi în ceva acolo, să-l bagi într-un lucru care să și producă, iar nu să se ducă în vînt... Să zicem că iau o purcea și purceau sentămplat să fie de neam bun, prăsitor, că am auzit că sunt și sterpe printre ele... O tin în curte și-i dau acolo mai tărâte, mai ce rămâne de la masă, și-mi toarnă frumos zece-doisprezece purcei... păi nu-i bine?... E o grămadă de parale... De astă așa e, da' vezi că uneori mai dă și câte o molimă și s-au dus dracului

și purceii și scroafa... Nu e păcat de parale? Ba e păcat! Să zicem acum că iau frumușel gologanii și-i dau lui frate-miu. Că el face negoc și știe să-nvârtească banul și s-ar cheme atunci că suntem la parte, eu și frate-miu... Da vezi că la negustorie o fi el căștig, dar nu e de atâtea ori și pagubă? și încă ce pagubă, de-și pierde omul și surtul din spinare... Am văzut eu destule! și atunci ce te faci? Prinde orbu', scoate-l ochii! S-au dus părăluțele? S-au dus!... Parcă tot mai bună mi se pare socoteala cu purceaua... Fiindcă vezi, eu acum, din drumul astă, m-aleg cu trei mii opt sute, hal să zicem cu patru mii de lei... Da' vorba e-n ce-i bagi?... Că banul se duce! Dracu' știe, dom' le, cum să te mai descurci ați, când ai și tu un ban acolo?!

Pe Moş Ivan, cu căciula lui de vară și de iarnă, l-am mai văzut de multe ori la timonă. El și-a trăit viața pe apă, făcându-și totdeauna datoria pe deplin, însă pururea modest, cunoscut numai de cei care au lucrat cu el.

Aflată de la Mihai NEGRU



Zâmbete la bord

D-ALE MARINARILOR

Ieșirea cu nava pe mare a prilejuit echipajului, dincolo de impactul cu furtuna, vremea rea, exercițiile, serviciile de cart, și... o serie de întâmplări, fapte și vorbe ce-au stârnit acel atât de potrivit în sintagmă "haz de necaz".

Aveam să afli astăzi la întoarcerea navei, de la un maistru hâtru, moldovean sadea, și-ncărcat de umor... aşisdereia.

"De cum am ieșit în larg, ne-au întâmpinat valurile mari. Am zis c-așa-i și pe uscat, o situație instabilă, când în sus, când în jos, când spre stânga, când spre dreapta..."

Primul cart, "al căinelui". I-am făcut eu, iar la ora patru din noapte m-am dus la cel care trebuia să mă înlocuiască și l-am zis "Colega, nu ști că s-a votat schimbarea? Treci să mă schimbi!" A doua zi am plutit în derivă. Zău, parcă prea mulți se potrivesc cu situația din țară. Să nu zicelii că fac politică, doar zic, dar fără nume...

La un moment dat, am zărit o sticlă plutind în voia valurilor. Am zis că-i vreau mesaj, c-am mai auzit eu de sticle care după ani transmiteau mesaje: hârtii făcute sul și băgat înăuntru. Numai că această sticlă avea hârtia pe dinafară, o etichetă pe care scrisă "Săniuță". Trebuie să fie un mesaj de la fostul guvern...

Am intrat iar de serviciu, c-acum suntem o treime din cătă eram în echipaj! Înainte erau ambarcați frecători de mangan, câte patru posturi, acum eu dau de la pupa adunarea la prova, prin sonerie, și tot eu ajung primul, împreună cu cei cinci militari. Puțini dar bunii! Spre exemplu, unul din ei ziua este bucătar, noaptea semnalizator și, în pauzele de masă, piturează toată comanda! Timp în care are timp să mestece și gumar! Mi-a dat și mie o larmă, dar nu de astă imi trebuie, îmi trebuie "Gilette", că mi-a zis comandanțul că-s nebărbierit. I-am răspuns că, din cauza mâncării, am slăbit și mi-a rămas părul pe dinafară.

Mi-a ordonat executarea, dar cum să mă bărbieresc? Pe uscat? De fapt pe uscat tot... "pe uscat" mă bărbieresc, că stau la etajul nouă unde apa urcă pe la 12. Noaptea. Uneori pun ceasul să sună pentru a mă bărbieri, de se bucură soția că cine știe ce intenții am...

După ce-am terminat misiunile, în ultima seară înaintea întoarcerii la mal, ofițerul transmisionist, care în afară de faptul că e și sanitarul navei, în marș, este însărcinat și cu activitatea culturală, care și pe mare e la pământ. A inițiat un concurs fulger, cu întrebări mai ușoare, având în vedere că toți cei cinci militari făcuseră liceul, în afară de patru din ei.

La întrebarea "Cine-i eroina principală din "Baltagul"" unul a-ntrebat ce-i aia eroină, altul cum arată un baltag și numai cel cu liceul s-a apropiat, răspunzând că "Eroina principală este Victoria Principal Lipan".

La sosirea în dană, unul din militari a solicitat să plece acasă, unde familia facea parastasul de 40 de ani bunicului, care a murit în lagăr, din cauză că a căzut cu tot cu A.G.-ul aflat în dotare, din foisor.

I s-a dat drumul, cu condiția să vină la timp și să nu se încoreze cu orice fată care gravitează prin sat, și de la care te alegi cu vreo hernie!

Un altul a solicitat schimbarea lenjeriei de corp, dar i s-a explicat că trebule să mai aștepte, "C-așa îl distrug pe dușmanii ce ne ies în cale, cu miroșuri naturale!"

În sfârșit, că poate v-am plătit - mai adaugă domnul maistru cel sugubăț - ne-am adunat pentru bilanț. Comandanțul a fost nemulțumit doar de concursul de cultură general. "Chiar așa, voi nu citiți, nu vă uitați la televizor la "Actualitate"? Unul din militari a spus că, până să vină în armată, cel mai mult îi plăcea la "Actualitate" de Emilia Sergiu Nicolaescu. Cei alții militari au întrebat "Care televizor?"

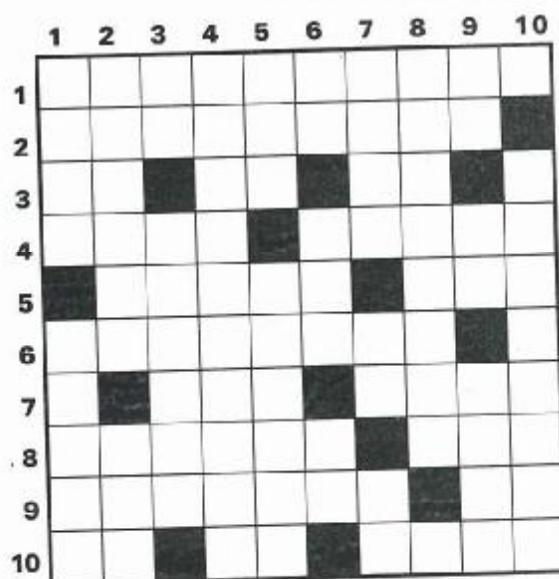
VALURI... VALURI...

ORIZONTAL: 1) "Legând vas de vas se leaga" sau locul unde bările sunt trase. 2) Fostă grupare sportivă a marinei. 3) Net! - Scos la pupal - Cartea din clasă! 4) Localitate în Spania - Când trag cu pușca dă înapoia. 5) Pomire spre ceară - Scoase din apă. 6) Unități de luptă de pe o navă. 7) În sumar! - Capăt de scondru. 8) Solicitare - Vela din pupal! 9) Gaze, la eșapament - Arborele din prova! 10) Saulă la babord! - Teșite! - Universul albastru, lumea drumurilor fără pulbere.

VERTICAL: 1) Fata pregătită de acostare - Poartă de trecere. 2) Întră fluviu și mare - Fata din temă! 3) În centru la babord! - Haina de fier. 4) Un fel de debarcader. 5) E vesel, animalul! - Legat pe navă. 6) Intră în carenă! - Catarge la pupal! - Pete! 7) Fiord în Norvegia - 2,3 chei de ancoră! - Semn central! 8) Convoiere. 9) E dublat! - ieșit după o mulere - Învârtă pământul. 10) Alarmare.

DICTIONAR: AUAS, UMA, ATAE.

Ananie GAGNUC



PRET— 800 LEI

