

MARINA ROMÂNA

REVISTĂ EDITATĂ DE MARINA MILITARĂ

NR. 46 (MAI - IUNIE 1997)

DIN SUMAR



- ☞ OASPEȚI AI MARINEI MILITARE pag. 5
- ☞ MAREA NOASTRĂ CEA DE TOATE ZILELE pag. 6
- ☞ OAMENII BĂTRÂNUILUI FLUVIU pag. 8
- ☞ PORTUL CONSTANȚA - Prezent și perspective pag. 12
- ☞ NAVIGATORI ÎN LABIRINTUL CUNOAȘTERII pag. 14
- ☞ FILE DE ISTORIE pag. 16
- ☞ NOUTĂȚI EDITORIALE pag. 21
- ☞ MAGAZIN pag. 23



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 - 18497/74

Coperta I - Farul de navigație SFÂNTU GHEORGHE

Coperta IV - Oamenii bătrânuilui fluviu la datorie

COLEGIUL DE REDACȚIE

Redactor șef:

Comandor Ioan DAMASCHIN,

Secretar general de redacție:

Lt. col. Costin CONSTANDACHE,

Redactori:

Căpitan Costel SUSANU,

Bogdan DINU.

Corector: Floare BRÂNZĂ,

Dactilografiere: CÂRCEANU Rodica,

Fotoreporter: Valentina CIUCU.

Responsabil de număr:

Căpitan Costel SUSANU

Culegere text realizată la:

 Centrul de Calcul
al Marinei Militare

Operator calcul:

Mihaela BUCUROIU

REDACȚIA:

 Cercul Militar Constanța

str. Traian nr. 29

 041-618127, 615700/238

Tehnoredactare computerizată la

 EDITURA EUROPOLIS

CONSTANȚA

 041-691711

tehnoredactor: Eduard SMARANDACHE

Tiparul executat la

EUROPRINT'94

 041-622527

MARINA MILITARĂ A ANULUI 2000, UN FACTOR CREDIBIL DE DESCURAJARE MILITARĂ ȘI SECURITATE NAȚIONALĂ

- Domnule contraamiral, vă rog, mai întâi, să ne spuneți care au fost treptele (ierarhice) pe care le-ați urcat până la cea mai înaltă "punte de comandă" din Marina Militară?

- După absolvirea Liceului Militar "Ștefan cel Mare", în anul 1965, am urmat cursurile Școlii Militare Superioare de Marină (titulatura de atunci a actualei Academii Navale). La terminarea cursurilor, în 1968 am fost înaintat în gradul de locotenent și încadrat pe funcția de comandanță unitate de luptă observare, radiotehnică și transmisiuni la bordul Drăgorului de bază 13. În 1975 am absolvit Facultatea de Comandanță și Stat Major în cadrul Academiei Militare Generale (actuala Academie de Înalte Studii Militare) fiind numit comandanță al Drăgorului de bază 15. După un an, am luat în primire funcția de șef al transmisiunilor la Divizia 42 Maritimă, funcție pe care am îndeplinit-o până în 1978, când am fost detașat la Întreprinderea de Transport Maritim NAVROM - Constanța. La terminarea detașării am funcționat pentru o scurtă perioadă de timp în Comandamentul Marinei Militare în cadrul unui birou de automatizare a conducerii trupelor și începând cu octombrie 1980 am primit comanda corvelei cu numărul de bordaj 33. După un an am fost numit comandanță fragatei 260, prima din serie, aflată în construcție. În perioada 1985 – 1990 am fost comandanță divizionului de corvete, iar în perioada 1990 – 1993 am avut comanda divizionului de fregate. Să cotinuam exact perioada, destăsurată la ambarcare, pot afirma cu regret că mi-au lipsit șase luni pentru a realiza cifra rotundă de 20 de ani.

INTERVIU

cu domnul contraamiral

TRAIAN ATANASIU

**Şeful Statului
Major al Marinei
Militare**



În decembrie 1993 am fost numit șef de Secție în Statul Major al Marinei Militare. Anul 1994 mi-a prilejuit absolvirea cursurilor Colegiului Național de Apărare, iar anul 1995 numirea mea în funcția de locuitor al șefului Statului Major al Marinei Militare. Intrarea în vigoare a prevederilor Legii Nr.80 privind statutul cadrelor militare mi-a impus susținerea examenului de grad, în urma căruia, la 25 octombrie 1996, am fost avansat în gradul de contraamiral. Începând cu 1 mai 1997, prin ordin al ministrului Apărării Naționale am fost numit șef al Statului Major al Marinei Militare.

- În perioada care a trecut s-au produs modificări substanțiale în ceea ce privește structurile și sistemul de pregătire din Marina Militară. În ce măsură contribuie acestea la îndeplinirea misiunilor, la pace și la campanie, de către Marina Militară?

- Aș face o corecțură în ceea ce privește preambulul întrebării: modificări substanțiale s-au produs la nivelul fostei Divizii 9 Mecanizate care s-a transformat în actualul Corp 9 Armată; la nivelul structurilor

navale de bază nu s-a modificat nimic! Divizionul de nave a rămas tot divizion de nave. Au apărut structurile de brigadă, flotila și flotă. La aceste nivele, dar în special la nivelul comandamentelor de flotă, flotilă și corp s-au produs adevărate mutații, ele reprezentând elementele de comandă ale componentelor luptătoare de bază, maritime, fluviale și de uscat din subordinea Statului Major al Marinei Militare. Implicații benefice pot fi constatațate în special în planul conducerii, spațiul de acțiune al forțelor, pentru îndeplinirea misiunilor specifice fiind acum strict compartimentat. În ceea ce privește sistemul de pregătire, au fost abordate metode și proceduri folosite în cadrul NATO, care au fost exersate cu ocazia aplicațiilor NATO/Parteneriat pentru Pace, a exercițiilor de tip PASSEX, ba chiar și în cadrul unor aplicații naționale, organizate în spiritul Parteneriatului pentru Pace, cum a fost DUNAREA

Comandor Ioan DAMASCHIN

continuare în pagina 4 ➤

urmare din pagina 3

– 95 și cum va fi DUNAREA – 97. Pentru 1998 ne propunem generalizarea metodelor și procedurilor NATO la nivelul tuturor structurilor subordonate. Este de menționat și faptul că este pe punctul de a începe desfășurarea celei de-a doua etape de organizare a comandamentelor și structurilor de conducere, după modelul organizării Ministerului Apărării și a Statului Major General.

- Care sunt direcțiile de dezvoltare preconizate?

– Și aici o corectură: direcțiile de acțiune sunt mai mult impuse de situația concretă decât preconizate de Statul Major al Marinei Militare. În principal este vorba de restrângerea cantitativă a forțelor din subordine urmată apoi de o creștere calitativă și combativă a lor, pe măsura apariției și desfășurării mult doritului reviriment economic în viața României. Intentionăm să propunem un program naval care să cuprindă acțiuni, demersuri și investiții în toate direcțiile de manifestare a ceea ce este cunoscut în terminologia de specialitate ca putere navală sau maritimă a statului.

Dorim ca Marina Militară a anului 2000 să fie o marină modernă, bine dotată, bine instruită, un ambasador omniprezent în bazinul Mării Negre, mediteranean și, de ce nu, oriunde în lume, un factor credibil de descurajare militară și de securitate națională.

- Relațiile interumane au un rol esențial pentru realizarea unui climat propice de lucru. Ce fel de relații veți încuraja și ce fel de relații veți descuraja de la nivelul poziției dumneavoastră?

– Un răspuns sec, într-un limbaj cazon și, să-i zicem, un pic "de lemn" ar suna așa: relații strict regulamentare. Răspunsul este în mare parte adevărat dar este incomplet. Îl lipsește exact latura care definește o relație interumană specifică unui grup de indivizi de o înaltă cultură, cu o specializare neîntâlnită în grupurile sociale civile și cu răspunderi stipulate de legi speciale. Nerenunțând la normele disciplinei militare în ansamblul lor, aş dori ca relația șef – subordonat să fie politicoasă dar destinsă, colaborarea dintre șefi și subordonați să aibă la bază respectul reciproc al valorilor umane, iar

amenințarea cu pedeapsa, cu destituirea sau alte metode mai mult sau mai puțin "ortodoxe" să dispară pentru totdeauna.

- Cum vedeați destinul tinerilor ofițeri de marină?

– Fiecare om are destinul său. Unii spun că destinul ti-l faurești singur, alții susțin că destinul îți este hărăzit de Dumnezeu. Părerea mea este una de mijloc. Fără muncă, optimism și speranță nu se poate realiza nimic. Goana după avantajele deosebite pe care le mai oferă încă unele companii de navegație sau unele companii și societăți economice civile, poate determină o deviere de la cariera începută de tinerii locotenienți. Tot ce le pot asigura domniilor lor, este că viitorul le aparține, iar noi cei de azi vom face totul ca ei să nu fie nevoiți să fundațiească pe vecie ancora Marinei Militare.

- Cum apreciați rolul mass media militare în crearea unei imagini cât mai veridice a marinei și, legat de aceasta, în promovarea unei conștiințe marinărești în rândul tineretului?

– Indubabil ceea ce face revista MARINA ROMÂNĂ este un element de

formare a conștiinței marinărești, element care din păcate este foarte puțin luat în considerație de cei care ar trebui să se aplece asupra acestui lucru. Mai atrageam atenția pe vremea când urmam cursurile Colegiului Național de Apărare că avem suficienți bani pentru reviste și publicații bolnavicioase, lipsite de conținut informațional și educativ, pentru pornografia și proxenetism, dar nu avem bani deloc pentru a face propagandă celei mai frumoase meserii care a putut exista vreodată, cea de marină și pe care, MAREA și DUNAREA, aceste minunate daruri făcute de Dumnezeu românilor, ne impun să o practicăm cu pasiune și profesionalism. Sunteți un grăunte de conștiință marinărească, dar un grăunte de aur.

- Ce așteptați în continuare de la mass media marinărească?

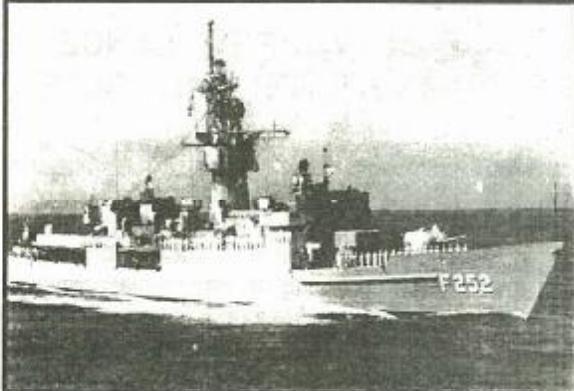
– Aceeași muncă neobosită pentru promovarea unei imagini corecte în fața cititorilor Dumneavoastră, a celei ce este Doamna și Stăpâna Noastră, Marina Militară.



În portul La SPEZIA la aplicarea
COOPERATIVE MERMAID-CLASSICA '95



Oaspeți ai Marinei Militare



TCG „KOCATEPE” și TCG „KILICALIPAŞA”

Exercițiu tactic "Steaua mării '97" ("Deniz Yıldızı '97") s-a desfășurat în perioada 31 martie – 14 aprilie 1997 în Marea Neagră și Marea Marmara, sub coordonarea Marinei Militare a Turciei. La aplicatie au participat distrugătoare, fregate, submarine, vedete rapide, dragoare de mine, nave auxiliare și ale pazei de coastă, avioane de vânătoare – bombardament. În program au fost prevăzute vizite în porturile riverane Mării Negre din România, Ucraina și Bulgaria. Portul Constanța a fost, în perioada 4-7 aprilie, gazda fregatei TCG "KOCATEPE" (F-252) și a distrugătorului TCG "KILICALIPAŞA" (D-349). Fregata "KOCATEPE" aparține clasei "KNOX" și este destinată în special luptei anti-submarin, fiind armată cu un lansator de rachete anti-submarine (ASROC), tuburi lanțtorpile, instalație de lansare HARPOON (navă-navă), tunuri semi-automatice de 54 mm și 20 mm (AA). Lungimea navei este de 132 m, lățimea – 14,3 m, pescajul – 7,71 m, deplasamentul

– 4260 tone, viteza – 27 Nd, raza de acțiune – 4600 Km, la viteza de 13 Nd. Comandorul ŞENER KIR este comandanțul navei și al echipajului format din 21 ofițeri, 154 maștri militari (subofițieri) și 110 marinari. Distrugătorul "KILICALIPAŞA" are deplasamentul de 3500 tone, lungime – 119 m, lățime – 12,6 m, pescajul – 6 m și un echipaj format din 18 ofițeri și 298 marinari, aflați sub comanda căpitan-comandorului SITKI ILBAK. Programul a inclus primiri la Statul Major al Marinei Militare și Prefectura județului Constanța, depunerea unei coroane de flori la Monumentul Eroilor din Cimitirul Central, vizitarea Academiei Navale "Mircea cel Bătrân" și a Centrului de Scafandri precum și desfășurarea unui exercițiu tip PASSEX cu o fregată românească, la încheierea vizitei în România.



Fregata USS „HAWES” (FFG53)

Fregata americană "HAWES" a făcut o escală în portul Constanța în perioada 14-17 aprilie a.c., aflându-se în curs de executare a unui marș de instrucție în estul Mării Mediterane și în Marea Neagră. Nava a intrat în serviciul US Navy pe 9 februarie 1985, are deplasamentul de 4100 tone, lungimea - 138 m, lățimea - 13,7 m, viteza maximă - 30 Nd, pescajul - 8,5 m iar echipajul este format din 15 ofițeri, 15 maștri militari și 185 marinari. Comandanțul navei este comandorul David Bigelow, născut la Landstuhl, în Germania, care a lucrat o perioadă de timp și în domeniul lansării și controlului sateliștilor. Pentru îndeplinirea misiunilor de luptă fregata este armată cu lansatoare de rachete "Harpoon" (navă-navă) și "Standard" (antiaeriene), tuburi lanțtorpile Mk32-Asw, un tun de 76 mm, sistem de conducere automată a focului. Pe acea ambarca 2 elicoptere LAMPS MK III, pentru luptă anti-submarin. Programul vizitelor a inclus primiri la Statul Major al Marinei Militare și Prefectura Județului Constanța, depunerea unei coroane de flori la Monumentul Eroilor, vizitarea Academiei Navale și a Centrului de Scafandri, activități culturale și sportive. Joi, 17 aprilie, la încheierea vizitei, s-a desfășurat, în zona sud-est Constanța, un antrenament de evoluție în formăție, de tip PASSEX, cu o fregată românească.



H.S. „ARIS”

În perioada 11-14 mai 1997, nava școală ARIS, aparținând Marinei Militare a Greciei, a efectuat o escală în Portul Constanța, unul dintre obiectivele incluse în itinerarul marșului anual de instrucție executat de elevii Școlii de maistri militari. Traseul complet a fost: Pireu - Constanța - Odessa - Novorossiisk - Varna - Hârta - Larnaka - Rodos. Nava are numărul de bordaj A 74, deplasamentul - 3532 tone, lungimea 100 m, lățimea 14,7 m, pescajul 4,5 m, viteza maximă 18 Nd și două motoare de 5000 CP fiecare. Căpitanul N. Zomenos este comandanțul navei și al echipajului format din 21 ofițeri, 34 maștri militari, 60 de marinari și 359 cadreți.

Programul vizitelor la Constanța a inclus primiri la Statul Major al Marinei Militare, la Prefectura și Primăria municipiului, Academia Navală „Mircea cel Bătrân” și Centrul de Scafandri. Miercuri 14 mai la plecarea navei „ARIS” s-a executat un antrenament de evoluție în formăție cu o fregată românească.

Locotenent-comandor Viorică IOAN





Marea noastră cea de toate zilele



FREGATE

Unitatea de fregate reprezintă, în Flota de mare – datorită calităților navelor și, în aceeași măsură, a oamenilor echipajelor – o unitate de elită, un adeverat "vârf de lance" al Marinei Militare Române. Această afirmație se susține prin rolul acestor nave în flotă, prin misiunile incredințate, relevând o realitate ce nu diminuează, desigur, statutul altor unități de nave ale flotei ce-și au locul lor bine definit în ansamblul redutabilei structuri a Marinei Militare.

După cum ne spunea domnul căpitan-comandor Romulus HÅLDAN, șeful de stat major al unității, ofiter cu vechi "state de serviciu" la bordul navelor de luptă – începând cu 1977, deci două decenii – dincolo de misiunile curente ale navelor, de pregătire și instruire a echipajelor, o misiune deosebită, încredințată de eșaloanele superioare ale Marinei Militare, este aceea de participare în cadrul "PARTENERIATULUI PENTRU PACE" la efortul general al flotei de a realiza, într-un timp relativ scurt, interoperabilitatea cu nave aparținând flotelor NATO. Acest efort a fost, de altfel, confirmat de opinile partenerilor noștri, multe consemnante și în revista noastră. În câțiva ani, în cursul a numeroase misiuni comune, pornind inițial de la exerciții relativ simple, de tip "PASSEX", s-a ajuns la un grad apreciabil de interoperabilitate, în misiuni complexe, echipajele fregatelor onorându-și statutul de unitate de elită.

Astfel, doar în cursul unei singure luni – în aprilie – nave ale unității au participat la trei activități complexe în cadrul "PARTENERIATULUI PENTRU PACE": împreună cu distrugătorul american "HAWES", cu navele turcești "KILICALIPAŞA" și "KOCATEPE" și, la

Acest „VÂRF DE LANCE” al MARINEI MILITARE

cea mai amplă dintre activitățile din aprilie, împreună cu gruparea NATO "STANAVFORMED" ce a reunit nave ale marinelor militare din S.U.A., Anglia, Franța, Olanda, Grecia, Turcia și România. Aceasta, după cum ne spuneau ofițerii de la fregate, a fost cea mai complexă și ar putea fi reprezentativă pentru gradul de interoperabilitate între navele românești și partenerii noștri. "Fra într-o duminică seară – relatează căpitan-comandorul Håldan, când cadrele echipajului fregatei 264 (comandant căpitan-comandor Stelian STAN) au fost chemate la bord. A doua zi, la ora 6.00, după ce de la gruparea "parteneră" i s-au comunicat, scurt, punctul și locul de întâlnire, fregata a ieșit în mare, în condiții meteo grele și s-a alăturat celorlalte nave aflate în larg. Odată ajunsă, gruparea ne-a integrat prompt în formăție și a început să transmită ordine pentru exercițiile care au demarat imediat, în condițiile unei mari de gradul 5-6, cu vizibilitate redusă, pe care navele luau benzi de până la 40 de grade. Am fost considerați și am acționat ca o navă a lor, fapt relevat, împreună cu aprecieri ce ne onorează, de comandanțul grupării "STANAVFORMED".

În paralel cu misiunile amintite ce relevă, fără echivoc, calitățile profesionale, marinărești, ale ofițerilor și maiștrilor militari de la fregate, o altă "bătălie", continuă, dusă cu perseverență, solicitând căteodată eforturi impinse până aproape de limita imposibilului. Este purtată de acest redutabil – profesional și uman – colectiv marinăresc. Este vorba de bătălia pentru păstrarea tuturor navelor unității în eficiență, într-o deplină stare funcțională, în condițiile, binecunoscute, de austerație materială.

Sunt bătălii pe care oamenii fregatelor le poartă cu succes, cu notabile rezultate, "secretul" acestora aflându-se – aşa cum am avut posibilitatea să ne convingem la bordul navelor – în excelenta pregătire profesională a echipajelor, în climatul stimulator pentru perfectionarea acesteia, într-un sistem de selecție a oamenilor colectivului, am zice natural, în sensul – bine sintetizat de cineva de la bord – "cine nu se adaptează solicitărilor profesionale de aici, pleacă singur".

Astfel, marea majoritate a ofițerilor utilizează tehnica de calcul "la vârf", își alcătuiesc baze de date și programe proprii, cunosc bine documentele de lucru ale NATO, utilizate în activități din "PARTENERIATUL





Marea noastră cea de toate zilele



PENTRU PACE". Numeroși tineri ofițeri fac a doua facultate; de exemplu locotenent Adrian MINCULESCU (de pe 264) – facultatea de matematică, la fel ca și colegul său, AUREL GHERGHINA (de pe 262). Locotenent ing. Iulian BĂLAN (șef mecanic la 264) se pregătește să dea admisarea la doctorat, în domeniul "Microunde și sudură sub apă", iar locotenent-comandor Paul Mircea RUSU, face... a treia facultate, după cea inițială, dreptul și acum teologia.

Numeți ofițeri sunt excelenți cunoștori de limbi străine, fiind utilizati ca translatori calificați, cum ar fi locotenent-comandor Eugen CIORDAȘ (engleză), căpitan Sorin VOINEA (specializat în Anglia, în comunicații navale), locotenent-comandorii Ion BĂRĂITĂRUȘ și Adrian IORDACHE (engleză), căpitan-comandor Romulus HÅLDAN (spaniolă și rusă), căpitan-comandor Vasile GIOSAN (franceză, iar în prezent la curs de specializare în engleză), căpitan-comandor Ion STAN (engleză și turcă). Sunt maiștri militari la bord – ca maistrul militar clasa a II-a Cristian NEAGU, maistrul militar clasa a III-a Cristian ROȘIU – care au de asemenea solide cunoștințe de limbi străine.

Se pare că acest climat stimulator pentru studiu și autoperfecționare, cultivat metodic de comandanții unității, determină aici, la fregate, unul dintre cele mai înalte nivele de pregătire din Marina Militară. Faptul onorează membrii acestui colectiv care este, de altfel,



un colectiv foarte Tânăr, având vârstă medie sub 30 de ani. Iar "bătrânii", deși sunt mai puțini, sunt oameni cu experiență la nave și pe mare, de la care Tânără generație are ce să învețe, cum ar fi comandanțul unității căpitan-comandor Ion GAGIU, căpitan-comandor Gheorghe UNGUREANU (comandanț la 263), locotenent-comandor Dan CIONTOIU, secund la 264 (dacă cineva la 36 de ani se poate chama "bătrân"), sau maiștrii militari Viorel TĂTARU, Constantin ALBU, Gigi CUS (oameni cu peste 20 de ani de serviciu la navă).

Iată realități, oameni și fapte ce motivează, cu prisosință, renumele echipajelor de la fregate, ca echipaje de elită ale Marinei Militare.

Locotenent-colonel

Costin CONSTANDACHE



CONFERINȚA LIGII NAVALE ROMÂNE

S-a desfășurat, în luna aprilie, la Muzeul Militar Național, având ca invitați pe generalul de divizie (r) Alexandru Ionescu-Saint Cyr, prim-vicepreședintele ANVR, generalul de divizie aeriană (r) Constantin Stoica, cadre universitare de la Academia Navală "Mircea cel Bătrân", conducerea Institutului de Cercetări al Armatei, reprezentanți ai Ministerului Transporturilor și ai mass-media.

Pentru perioada 1997-2000, noul Comitet de direcție al Ligii Navale Române este format din: președinte: - viceamiral (r) Victor Bogdan, vicepreședinti: - viceamiral (r) Marcel Diaconescu, inginer Ioan Cuncev, inginer Ion Cărbunaru, membri: - contraamiral (r) inginer Stefan Ilie, comandor (r) Emilian Munteanu, inginer Sergiu Filipescu, secretar general : - comandor (r) Marin Dumitrescu.

Redacția revistei "MARINA ROMÂNĂ" adresează felicitări noilor membri aleși și speră într-o bună colaborare pe toată durata mandatului.

Inginer Marian BARBU

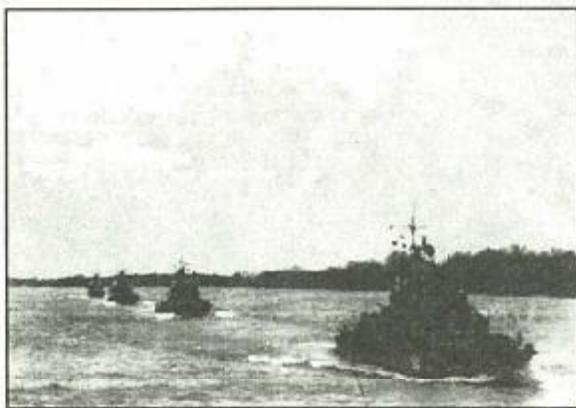


Oamenii bătrâului fluviu



Tragerile de luptă

„Examenul de licență” al marinarilor militari



Instruirea teoretică și antrenamentele "la rece" desfășurate în cadrul planului pregătirii pentru luptă își confirmă eficiența sau își descooperă lacunele cu ocazia executării tragerilor cu muniție de război – moment al adevărului în care rezultatele sunt, la propriu vorbind, vizibile – descooperarea obiectivelor, traectoriile, efectele la întă, încadrarea în bareme.

Pentru unitățile Flotilei de Dunăre aceste ocazii sunt foarte rare – până anul trecut se executa o singură tragere de luptă pe an (în luna octombrie), ajungându-se la situația incredibilă ca, în condițiile reducerii stagiului militar la 12 luni, unii militari în termen să nu execute nici o tragere reală cu armamentul de la bord. Este un căștiq faptul că, începând din acest an, se vor desfășura trageri de luptă – indispensabile pentru aprecierea nivelului real de instruire – de două ori pe an – în primăvară și în toamnă.

Aceste încorsetări legislative au fost promovate de către reprezentanții Administrației Rezervației Biosferelor "Delta Dunării", instituție al cărei nume e bine să nu-l pronunțu cu voce tare în Delta datorită "popularității" câștigată încă de la înființare, când și-a început programul de refacere a echilibrului biologic fugăriind pescarii, confisându-le peștele și sculele, aplicând amenzi astronomice sau amenajându-și cabane "de lucru".

Brigada 24 Fluvială, comandată de căpitan-comandorul Neculai Surlă, a executat trageri de luptă directe și indirekte cu armamentul de la bord, în perioada 22-24 martie a.c. Această mare-unitate tactică de bază a Flotilei de Dunăre are în responsabilitate un sector important de fluviu – de la intrarea Dunării în țară, până la bifurcarea brațului Chilia.

Proba practică a instruirii a debutat printr-o etapa de pregătire la cheu a echipajelor, tehnicii și materialelor pentru îndeplinirea misiunilor cu întrebunțarea reală a armamentului, etapă la sfârșitul căreia s-au admis pentru tragere navele, efectivele, tehnica de luptă și munitia.

În timpul marșului de afliere către raionul Sfântu

Gheorghe s-au verificat deprinderile practice ale comandanților de nave și echipajelor, s-au executat antrenamente cu posturile de luptă și grupele de vitalitate, exerciții de stingere a incendiilor și de astupare a găurilor de apă, respingerea "atacurilor" aeriene sau de la mal.

"Acolo unde bătrânu Danubiu își pierde și apa și numele în mare." – Jean Bart

21 martie. Plecăm din Tulcea, ambarcați pe nava "Fortuna", avându-l la timonă pe maistrul militar principal Ignat Trofim și, după ce navigăm patru ore în aval, acostăm la pontonul Sfântu Gheorghe. Navele participante la tragere se află în raion, fiind în curs de desfășurare a activităților de amenajare a poligonului, instalare a țintelor, pregătirea imitatorilor etc.

La bordul "Fortunei" se află contraamiralul Corneliu Rudencu, comandantul Flotilei de Dunăre, care, după ce este informat cu privire la stadiul pregătirii tragerii, ne detaliază "filmul" evenimentelor ce vor debuta în zorii zilei următoare, subliniind importanța tragerilor de luptă cu armamentul de la bordul navelor – activități care reflectă, neîndoielnic, "imaginile realității", plasându-l pe protagoniști pe trepte scării valorice, în funcție de eforturile depuse și seriozitatea instruirii.

22 martie. La ora 6.00 suntem pe șalupa care ne transportă către kilometrul 0, în "zona ostilităților". Navele se află deja "cu provă în mal", pregătite pentru executarea tragerilor directe în timp limitat. Echipajele sunt la posturile de luptă și, în foarte scurt timp, vedetele dragoare din unitatea comandală de locotenent-comandorul Costel Avramescu, deschid focul cu mitralierele de 14,5 mm, asupra țintei instalație pe mal. Urmează navele din subordinea comandorului Ion Slama și căpitan-comandorului Dorel Chirțoiu. Ochitorii execută rapid reglajul, după prima salvă, cea de-a doua având, de fiecare dată, traectoria dorită.

După o scurtă acalmie intră în poziția de tragere vedetele blindate "Slt. Elefterescu", "Lt. Stoicescu", "Mr. Giurescu" și "Lt. Paraschivescu". Tunurile de 76 mm din provă încep să-și caute ținta și, pe rând, ne demonstrează puterea de foc și efectul la țintă.

Ne aflăm la bordul monitorului "I.C. Brătianu" al cărui comandant, locotenent-comandorul Valentin Pirlitu, ordonă "Alarmă de luptă!", tunul de 100 mm din provă fiind pregătit pentru tragere. Impactul cu ținta al loviturilor directe este impresionant, demonstrând cu prisosință forța acestor "cuirasate fluviale" care pot îndeplini misiuni de luptă atât independent cât și în cadrul grupărilor fluviale sau în sprijinul trupelor de uscat. Tragerea a avut ca "efect suplimentar" și spargerea câtorva geamuri de pe remorcherul fluvial aflat în babordul monitorului.



Oamenii bătrâului fluviu



În încheleresa "zilei de luptă" navele au executat trageri din marș asupra țintei instalate pe mal precum și trageri antiaeriene cu mitralierele de 14,5 mm și tunurile de 30 mm. asupra țintelor marcate prin bombe de iluminare.

"Iar au dat rușii drumul la ventilatoare!"

23 martie. Afirmația este a unui hâtru de pe monitorul "Lascăr Catargiu" și inclinăm să-i dăm dreptatea deoarece simjim pe pielea noastră vântul puternic din nord-est care a coborât temperatură sub 0 grade. Datorită condițiilor meteo nefavorabile nu a putut fi instalată ținta pe mare și astăzi se vor executa doar tragerile indirecte cu aruncătoarele de 82 mm. Aceste trageri sunt specifice luptei la fluviu, aruncătoarele fiind în dotarea vedetelor blindate.

Pozitia de tragere acoperită a fost amenajată pe mal, punctul de comandă-observare aflându-se la bordul monitorului "Lascăr Catargiu". Căpitanul Virgil Iorga supraveghează desfășurarea regulamentară a operațiunilor în poziția de tragere. Cel doi telefoniști – sergentul Marian Ionel și soldatul Marinel Sone – recepționează elementele de tragere pe care le transmit comandanțul de aruncător – maistrul militar clasa a II-a Dumitru Spînache.

"Înălțător... Derivă... Una bombă pregătită!" Toate comenziile sunt repeatate, pentru confirmare. "Una bombă foc!" Tragerea este executată cu dexteritate de către sergentul Ionel Petre. "A plecat lovitura!" Din punctul de comandă-observare se comunică rezultatul și se transmit noile elemente de tragere.

Aflăm că, datorită vremii potrivnice și a mării "montate" (ventilatoarele încă funcționau!), nu s-a reușit instalarea țintei pe mare. Poate mâine...

24 martie. Dragorul de râdă "plantează" în cele din urmă ținta pe mare, cu toate că nu s-au înregistrat îmbunătățiri



meteo semnificative. Vedetele blindate din unitatea comandanță de căpitan-comandorul Vasile Birdă încep executarea tragerilor indirecte cu tunurile de 76 mm din prova. În poziția de tragere, comandanții navelor – căpitanul Mihaiță Stefan, locotenentii Dorel Cazan, Dragoș Tătaranu și Augustin Agheorghioale – conduc activitățile, transmit subordonătoilor elementele de tragere și înregistrează efectele la țintă.

"Lascăr Catargiu" încheie canonada după ce, atât comandanțul unității de monitoare – căpitan-comandorul Alexandru Iordan – cât și comandanțul navei – locotenent-comandorul Emil Isan – se conving de eficiența la țintă a loviturilor indirecte ale tunului de 100 mm din prova.

În jurul orei 15.00, după ce mulțumim domnului contraamiral Corneliu Rudencu, pentru invitație și domnului colonel Eugen Stroe, comandanțul Bazei logistice-Tulcea, pentru ospitalitate, ne ambarcăm pe "Lascăr Catargiu" și pornim în amonte, spre Tulcea.

Comentând rezultatele tragerilor de luptă executate, comandanțul marii-unități a remarcat "un salt în pregătirea comandanților de nave și a echipajelor, concretizat în obținerea de efecte la țintă mulțumitoare, care reflectă seriozitatea instruirii". Urmează ca șeful de stat major, căpitan-comandorul Nicolae Coțop, împreună cu grupa de conducere și coordonare care a urmat atât organizarea și desfășurarea activităților căt și înregistrarea cu fidelitate a rezultatelor, să prezinte bilanțul tragerilor de luptă executate și masurile care se impun în viitor.

Element foarte important în cadrul Sistemului Național de Apărare, Flota de Dunăre nu a încelat niciodată să existe, indiferent de denumirea avută, începând cu 22 octombrie 1860, când domnitorul Alexandru Ioan Cuza a pus bazele Marinei moderne.

Pentru a-și putea îndeplini în prezent misiunea, de-a lungul fluviului și în Delta, este nevoie de ceva mai mult decât bune intenții. Începând de la modernizarea navelor și asigurarea logistică a pregătirii pentru luptă, până la înlocuirea echipamentului militarilor în termen (total impropriu și nefuncțional) – iată doar câteva din problemele care și cauță soluțiile acum, când resursele sunt atât de puține iar situațiile în care ne desfășurăm activitatea sunt tot mai complexe.



Căpitan Costel SUSANU



Oamenii bătrânelui fluviu



35 DE ANI DE LA ÎNFIINȚAREA BRIGĂZII 24 FLUVIALE

Ziu de 1 aprilie are pentru marinarii militari din Brăila o semnificație cu totul aparte. Ea marchează "Ziua de naștere" a marii unități, a Brigăzii 24 Fluviale, eveniment consemnat prin Ordinul C.L. 00445 din 17.03.1962 al sefului Marelui Stat Major cu privire la reorganizarea Marinei Militare.

Referitor la acest "act de naștere" se cuvine să facem, însă, unele precizări. Tradițiile navale românești la Dunăre se pierd în negura istoriei, iar Columna lui Traian atestă, în mod indubitabil, că aici se făcea navigație cu două milenii în urmă. Dunărea, dar hărăzit de Dumnezeu nației române, element de continuitate, prosperitate și progres a constituit o cale de navigație și pe timpul marilor voievozi: Mircea cel Bătrân, Alexandru cel Bun, Stefan cel Mare. În Epoca Modernă, Alexandru Ioan Cuza, domnul Unirii, prin Înalț Ordin de zi dat la 22 octombrie 1860 avea să consfințească (conform articolului 1): "Flotile după întregul curs al Dunării în viitor vor forma un singur corp".

După această dată, navele fluviale, în momentele astrale ale României, - Războiul de Independență, Războiul de Întregire și al doilea Război Mondial - au avut o contribuție însemnată la apărarea intereselor de Stat la Dunăre înscrînd pagini glorioase de epopee națională.

Perioada care a urmat după al doilea Război Mondial a fost nefastă pentru fortele fluviale, ca de altfel și pentru Marina Militară a României, când interese politice străine de cele ale țării au dus în anii '60 la desființarea multor structuri de apărare navale, culminând cu lichidarea celei mai mari părți din numărul de nave. Necesitățile de apărare ale țării au readus însă în actualitate refacerea forțelor navale și reînființarea structurilor militare de apărare la fluviu.

Acest lucru a fost marcat la 1 aprilie 1962 când marea unitate navală fluvială s-a reînființat având

comandamentul la Tulcea.

În Ordinul de zi al secretarului de Stat și chef al Statului Major General privind sărbătorirea a 35 de ani de la înființarea Brigăzii 24 Fluviale se arată:

"Îmbunătățindu-și mereu structura organizatorică, concomitent cu înzestrarea forței fluviale, prin dotarea ei cu nave având mare putere de foc, precum și cu vedete dragoare specializate în acțiuni de apărare contra minelor dar și acțiuni de minare, brigada a participat la numeroase aplicații de mare amploare, alături de alte componente ale sistemului național de apărare. Ca urmare a tuturor acestiunilor desfășurate, încheiate cu calificative bune și foarte bune, constituind totodată și o recunoaștere a înaltului profesionalism de care au dat dovadă echipajele navelor. Drapelul de luptă al Brigăzii 24 Fluviale a fost decorat cu înalte ordine și medalii ale statului român.

De la înființarea sa și până în prezent,

Brigada 24 Fluvială a contribuit la creșterea capacitatii de luptă a forțelor navale de la fluviu prin continua perfecționare a formelor și procedeelor de ducere a acțiunilor specifice, precum și prin instruirea multor contingente de militari capabili să actioneze pe navele Marinei Militare.

Integrându-se în amplul proces de reorganizare și restrukturare a armatei, Brigada 24 Fluvială a depus intense eforturi pentru a răspunde cerintelor noilor orientări și standardelor occidentale. Cu ocazia unor aplicații cu participare multinatională, marinarii marii unități au fost apreciați elogios de către observatorii din tările membre N.A.T.O. sau riverane Dunării.

Domnilor ofițeri, maistri militari, subofițeri și salariați civili, dragi marinari,

Dati dovadă de perseverență și pasiune pentru cunoașterea, folosirea și îmbunătățirea armamentului, exploatarea tehnicii și a navelor!





Oamenii bătrânelui fluviu



Duceți mai departe tradițiile glorioase de luptă ale forțelor Marinei Militare de la fluviu, depuneti continuu eforturi sporite pentru a realiza într-un timp cât mai scurt un înalt grad de interoperativitate cu structurile militare euro-atlantice!

Cu prilejul aniversării a 35 de ani de la constituirea Brigăzii 24 Fluviale, vă adresez calde felicitări și urarea de a obține noi succese în realizarea tuturor obiectivelor pe care vă le-ați propus în viitor!"



Aniversarea a 35 de ani de la înființarea Brigăzii 24 Fluviale a constituit prilejul unor manifestări deosebite. Astfel, la 27 martie la Cercul Militar Brăila s-a desfășurat un simpozion la care au conferențiat reputați istorici militari printre care comandor (r) profesor universitar doctor Jipa Rotaru, comandor doctor Ilie Manole, comandor Raimond Stănescu – veteran de război, muzeograf doctorand Mariana Păvăloiu, comandor doctorand Ioan Damaschin.

La 11 aprilie pe faleza Dunării a avut loc o mare festivitate onorată de prezența unor înalte oficialități militare și din administrația locală: viceamiral-comandor Gheorghe Anghelescu, șeful Statului Major al Marinei Militare, viceamiral (r) Constantin Iordache, Constantin Bran, prefectul județului, Anton Lungu, primarul orașului, ofițeri în rezervă care au făcut parte din marea unitate, ziariști, un numeros public. Un sobor de preoți în frunte cu P.S. Casian Crăciun a oficiat o slujbă religioasă.

Comandor

Ioan DAMASCHIN

FARUL DE NAVIGAȚIE SFÂNTU GHEORGHE

Primul far maritim de la Sfântu Gheorghe a fost construit în 1865, la sud de gura de vărsare a brațului cu același nume. Modernizat în 1913 și 1957, farul din lemn a constituit un reper important de navigație pentru navele care se deplasau de-a lungul coastei.

Datorită construcției joase și a puterii slabe de iluminare a sistemului optic, a fost înlocuit în anul 1968, când a intrat în funcțiune noul far, proiectat de arhitecții Polizu și Băltoiu, situat pe plaja localității Sfântu Gheorghe, într-o poziție mult mai bună pentru destinația sa. Are o înălțime de 54 de metri (50 de metri până la sistemul optic) iar bătăia fasciculului luminos este de 22 mile marine.

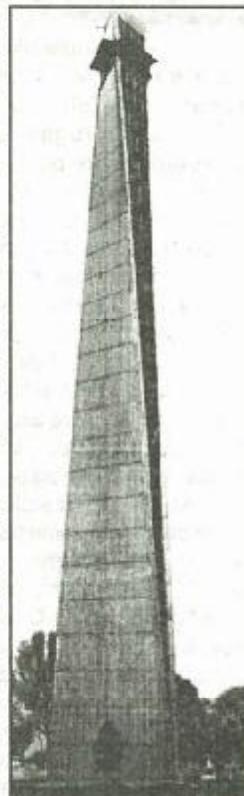
Funcționarea normală a farului este asigurată de către patru salariați civili, angajați ai Direcției Hidrografice Maritime – **Gavrilă ALEXANDROV, Tudor IVANOV, Nicolae MUNTEANU și Nicolae ALEXANDROV** – printre puținii localnici care au și altă ocupație decât cea tradițională – pescuitul.

Serviciul se execută în ture, în ziua vizitei noastre aflându-se "la datorie" S.C. **Gavrilă ALEXANDROV**, care ne-a detaliat activitățile desfășurate într-o zi de muncă. Farul funcționează de la apusul până la răsăritul soarelui, pe timpul nopții fiind supravegheat permanent. Ziua se verifică și se execută întreținerea tehnică a utilajelor, în special a generatoarelor autonome care intră în funcțiune în cazul întreruperii alimentării cu energie electrică din sistemul național.

Nu putem rata ocazia și ne avântăm, optimiști, în escaladarea celei mai lungi și mai înguste scări-spirală pe care am urcat-o vreodată. La jumătatea ascensiunii aveam să regrețâm inițiativa dar, odată ajunsă la înălțimea celor 54 de metri, am uitat de obiceială, fascinați de priveliștea unică – premiul pentru efortul depus.

Amfitrionul nostru ne relatează și câteva evenimente critice, intervenite pe timpul nopții – defectarea electromotorului, "împușcarea" cablului subteran de alimentare etc. – situații în care s-a intervenit operativ, după avertizarea Direcției Hidrografice Maritime, defectiunile fiind remediate în timp record. Din anul 1991 până în prezent au fost doar două astfel de situații, eficient rezolvate – prima în 30 de minute și a doua în 75 de minute (când a fost înlocuit cablul de alimentare).

Integrate în sistemul de semnalizare optică a coastei românești, cele două faruri de navigație din zona Deltei – Sfântu Gheorghe și Sulina – asigură navigația la nivelul exigențelor traficului maritim. Pentru a se menține în continuare pe această treaptă a eficienței, cele două obiective nu trebuie omise din planurile modernizărilor de perspectivă.



Căpitan Costel SUSANU

PREZENT ȘI PERSPECTIVE ÎN VIAȚA PORTULUI CONSTANȚA

Interviu cu domnul AUREL CARP, director general al Administrației portului Constanța

- Domnule director general, se spune că, prin viața sa aparte, un oraș-port nu se poate compara decât cu un alt oraș-port. Pornind de la această "axiomă" vă rugăm să vă referiți la locul portului Constanța între porturile lumii.

- Cu tradiția sa bimilenară, cu o istorie ce a marcat, în 1996, un secol de activitate portuară, în sensul modern al cuvântului, portul Constanța este, în prezent, după capacitatea de trafic, de 85 milioane tone pe an, cel mai mare port al Mării Negre și cel de-al patrulea port al Europei, principala poartă comercială a țării.

Cât privește statutul său de oraș-port părerea mea este că, în acest sens, există o anomalie înținând de o tristă amintire, care afectează normalitatea acestui statut. În prezent, despre Constanța se poate vorbi, mai degrabă, nu ca despre un oraș-port ci ca despre... un oraș și un port. Mă refer la faptul că este inconsistentă acea armonie firească între administrația locală și administrația portului ce definește "fizionomia" principalelor orașe-porturi ale lumii. Căci, atâtă timp cât "conlucrarea" între Administrația portului și primăria Constanței nu se poate realiza decât "via" București, putem vorbi mai greu despre orașul-port Constanța. În sinteză cred că este firesc ca, în viitor, principiul modern, democratic, al administrației locale, să aducă portul alături de primăria Constanța, să se realizeze acel tot unitar, benefic pentru toți constanțenii din rândul căroroare o mare parte își căștigă existența muncind în universul portuar (peste 18.000 de salariați își desfășoară activitatea în cele peste 200 de societăți comerciale de pe platforma portuară, căroroare li se adaugă alte mii de oameni ce activează la companiile maritime și în alte instituții legate de activitatea portuară).

Astfel, problemele înținând de bugetul local al Constanței, în care ar trebui să se regăsească contribuția majoră a locuitorilor săi ce muntesc în port, problemele

din starea socialului, ar avea altă rezolvare – mult mai favorabilă – în aceste condiții. Eu - și nu sunt singurul – militez pentru această idee și, în măsură în care atribuțiile și legislația îmi îngăduie, acționez pentru transpunerea sa, pas cu pas, în realitate, pentru ca în viitorul apropiat Constanța să nu mai fie împărțită, artificial, în două părți dinșințe – portul și orașul – ci să aibă, într-adevăr, statutul său firesc de mare oraș-port.

- Vă rugăm să relevați "pilonii" principali ai activității portuare prezente, punctele sale "fierbinți" și perspectivele imediate.

- Realitatea este că activitatea portuară la Constanța nu a reușit niciodată, până acum, să pună în valoare capacitatea de trafic a portului – de 85 milioane tone pe an. Maxima a fost înregistrată în 1988 – de 65 milioane tone trafic – aceasta scăzând vertiginos după 1990, până în 1993, an după care se înregistrează o creștere usoară, ajungându-se la 44,2 milioane tone trafic, în 1996. Aceste dramatice oscilații își au sorginte în evenimente politico-economice și sociale, interne și externe, petrecute în acești ani, evenimente asupra căroroare nu e locul să ne referim aici, ele fiind, de altminteri, binecunoscute cititorului. Iar noi, așezăți ferm cu picioarele pe pământ, adică pornind de la realitatea prezentului, încercăm să acționăm privind în viitor. Plecând de la faptul că în 1996 s-a înregistrat o semnificativă creștere față de 1995 (cu aproximativ 50 la sută) a traficului de mărfuri în tranzit (traficul prin port, pe canal și Dunăre, cu barje, cu pondere pentru Austria și Ungaria) sperăm ca prin acțiuni concertate ale factorilor interesanți, la sfârșitul acestui an să avem o creștere față de 1996.

Un alt obiectiv "fierbinți" este traficul de containere – "vârf de lance" în activitatea portuară modernă. Din păcate, în acest domeniu portul Constanța este "în suferință". Astfel, abia în 1996 s-a ajuns la utilizarea actualului terminal (și așa modest) la întreaga capacitate – de 90.000 unități (T.E.U.). Sunt în Europa porturi incomparabil mai mici, care înregistrează un trafic de containere de zece ori mai mare. Ce să mai vorbim de marile porturi cum ar fi Hamburgul, pe care l-am vizitat recent; aici, două enorme terminaluri (unul administrat de primărie, altul particular) manipulează zece trenuri de containere pe săptămână, unele pentru Cehia, Austria, Ungaria și chiar... România, containere venite, multe, din Asia, via Mediterana și Atlantic. Dacă am avea posibilități,



drumul acestora firesc (mai scurt, mai economic) ar fi prin terminalul de containere Constanța.

- Ce acțiuni concrete

întreprinde Administrația portului Constanța pentru redresarea situației în acest domeniu?

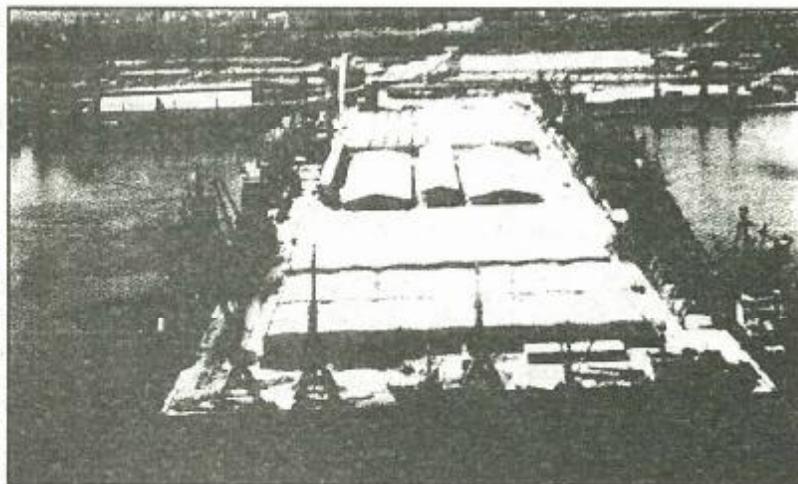
- Lucrăm în sensul încurajării încercărilor unor linii de containere străine de a folosi portul Constanța pentru tranzit spre centrul Europei. Astfel, Administrația a repartizat o nouă dană societății "SOCEP - S.A." – dana 52, pentru construirea unui nou pod de containere, precum și un spațiu de depozitare de 10.000 m.p., fapt ce ar dubla capacitatea actuală de operare cu containere. În viitorul apropiat, tot în "portul vechi", vom stabili locul unui alt terminal, cu 1 – 2 dane și 2 - 4 poduri, pentru care vom organiza o licitație. Intenția este nu numai de a dezvolta capacitatea de trafic cu containere dar și de a evita un "monopol" al acestei activități, de a stimula concurența, de a spulbera mentalitatea unor operatori tradiționali ce au sentimentul de "roprietari" pe dane, când sunt de fapt chiriași ai administrației căreia acestea îi aparțin, ca și bazinul portuar, rețelele de apă, energie, telefoane etc.

- În perspectiva anului 2000, care sunt direcțiile de acțiune ale Administrației portului?

- Ca nouăță ar fi, în primul rând, tot o problemă de dezvoltare a traficului cu containere, căci el e "nervul" activității portuale moderne. Este vorba de un nou terminal de containere ce se va deschide în Portul Constanța – Sud, beneficiind de un credit japonez extrem de favorabil (pentru terminal, aproximativ 145 milioane dolari, credit pe 30 de ani, cu o dobândă minimă, de 2,7 la sută). Terminalul va fi realizat în două etape: prima, până în anul 2001, care ar permite operarea a 337.000 de unități echivalente container (T.E.U.); iar a doua, realizată până în 2008, cu 800.000 de T.E.U.

Un alt obiectiv de viitor este realizarea, tot în portul Constanța – Sud, a terminalului de gaze lichefiate (G.P.L.) în colaborarea cu firme americane, studiile de specialitate aflându-se în curs de desfășurare. Un alt proiect, care a depășit fază de studiu, este deschiderea unui terminal de bitum din import, la Mangalia – o colaborare a societății "Dezrobirea" S.A. cu acționari belgieni. În curând, pentru utilizarea integrală a capacitaților disponibile, vom organiza o concesionare pentru un al doilea terminal de bitum (există deja solicitări în acest sens) și în ideea încurajării concurenței.

Un alt proiect pornește de la un studiu al Băncii Mondiale privind traficul de cereale în toată zona, (inclusiv a tărilor riverane Dunării), având ca bază un terminal de cereale în portul Constanța – Sud. În sfârșit, în perspectiva mai îndepărtată, vizăm edificarea unui terminal de pasageri, în dana zero, și un centru de afaceri ce va fi amplasat în zona portii numărul unu, cu toate facilitățile pentru oamenii de afaceri interesați de sfera portului Constanța.



- Dacă portul Constanța se află, ca trafic, printre primele porturi ale Europei, adevărul este că se situează printre ultimele privind protejarea mediului. Care va fi evoluția, în acest sens, în viitori ani?

- Este o problemă dificilă și rezolvarea ei costă enorm. Cu condițiile ce le avem încercăm o îmbunătățire în acest sens care, sper, e vizibilă. Dar problema majoră nu va fi rezolvată atât timp cât nu e tratată ca una globală – a portului și a orașului. Atât timp cât canalizări din zona Abator, zona Industrială etc. debușează în bazin, cel puțin în privința poluării apel nu se poate realiza o rezolvare serioasă. Din nou o problemă de colaborare primărie-port, care numai cu eforturi comune se poate soluționa, prin modernizarea canalizării orașului și realizarea unui terminal ecologic de tratare tehnologică a apelor uzate. Vom apela, în port, la întreprinderi specializate din străinătate (avem deja semnale) și vom merge, astfel, pe servicii plătite și nu pe linia unor investiții proprii, foarte costisitoare (doar o navă de colectare a reziduurilor care, în intenția administrației anterioare trebuia comandată, costă 1,5 milioane dolari și nu e de mirare că nu s-a realizat, în condițiile actuale).

- Domnule director general, față de situația pe care ați găsit-o în momentul preluării conducerii Administrației portului Constanța, ce ați dorit să lăsați, ca o notă personală, la încheierea mandatului?

- În primul rând o unitate de idee și acțiune între administrație și operatorii portuari de pe întreaga platformă. O schimbare a mentalității unor operatori că administrația ar fi un "vătăf". Doresc să colaborăm, să schimbăm idei și informații privind redresarea și prosperitatea portului Constanța căruia îl suntem dedicăți prin profesie, fapt ce nu poate fi realizat decât prin eforturile noastre însumate. Aceasta ar crea premissa atragerii, în acest univers portuar, a administrației locale, pregătirea ei pentru ca, în viitor, să cum e și firesc, să preia Administrația portului, în beneficiul tuturor locuitorilor Constanței.

Locotenent-colonel Costin CONSTANDACHE



NAVIGATORI ÎN LABIRINTUL CUNOAȘTERII



VOR PIERDE AMERICANII URMĂTORUL RÂZBOIU?



Iată o întrebare la care vă invităm să găsiți răspunsul citind opinile maiorului Michael Slater, din Corpul Pușcașilor Marini (US Marine Corps), care face o analiză foarte lucidă a războiului modern, în articolel "Losing The Next War", publicat în revista "Proceedings" (nov.'93) a Institutului Naval al S.U.A.

Autorul, implicat direct în operațiunea "Furtuna deșertului", își asumă riscul zdruncinării serioase a mitului invincibilității pe care americanii și-l cultivă cu atâtă grijă și insistență, trăgând mai multe semnale de alarmă care vizează, în special, imaginea falsă creată de mass-media forțelor armate ale S.U.A.

Unul dintre subiectele tratate în cadrul acestei rubrici în numărul 45 al revistei "Marina Română" se intitulează "Cine exploatează emoțiile de masă", sugerându-se răspunsul în finalul articolelui - "întregul arsenal mass-media". Majorul Slater confirmă această idee, subliniind discrepanța flagrantă dintre imaginea pe care o are populația privind implicarea S.U.A. în războiul din Golf și realitatea crudă a câmpului de luptă.

Tinând cont de faptul că presa este unul dintre principalii vectori ai formării și dirijării opiniei publice în orice societate, este evident că motive de îngrijorare în acest sens nu au numai americanii.

În contradicție cu imaginile "cosmetizate" prezentate de televiziune în timpul "Furtunii deșertului", războiul este la fel de violent și sinistru ca înaintea, în special pentru trupele de uscat. Aceste modificări ale realității prin plasarea intereselor politice și a problemelor sociale deasupra conflictului propriu-zis, vor pune națiunea americană în primejdie.

Un rezultat neanticipat al victoriei noastre în războiul rece constă din creșterea numărului americanilor care nu mai consideră ca primă prioritate a forțelor armate apărarea intereselor S.U.A. și a principiilor libertății. Programele de recrutare încurajează oamenii să se înroleze, ademenindu-i cu avantajele materiale, nu cu misiunile ce urmează să le îndeplinească. Imaginea creată în ultimul timp de mass-media lasă marele public să credă că, grație noii tehnologii, războiul s-a transformat deja

într-o afacere nesângerioasă, amuzantă chiar, dacă o privești din fotoliu. Aceasta este însă doar o iluzie deoarece tocmai tehnologia modernă a dat războiului convențional un caracter mai violent și mai distructiv decât a avut vreodată.

Infanteria încă folosește puștile-mitrilieră pentru a ucide și continuă să-și transforme inamicul în bucăți însângerate cu ajutorul grenadelor de mână, extinzându-și acțiunile și pe timpul nopții datorită perfecționării aparatelor de vedere pe timp de noapte și a sistemelor de orientare prin satelit. Artleria și aruncătoarele continuă să secere cumpăta recoltă de carne sfâșiată și oase zdrobite, având posibilitatea acum să facă de la distanță tot mai mari, cu precizie tot mai crescută. Tancurile continuă să exceleze în incendierea oponentilor, acum de la distanțe de peste 3000 de metri.

Dar toate acestea nu sunt prezentate la televiziune, așa cum nu s-a spus toată povestea "Furtunii deșertului". De exemplu, două unități operative ("Taro" și "Grizzly"), din Divizia I Pușcași marini, s-au infiltrat 16 km, pe jos, în zona acțiunilor de luptă din Kuwait, cu misiunea de a asigura flancurile unei unități mecanizate care urma să acționeze în ziua "G". Acțiunea a durat două zile, fiecare pușcaș marin a purtat echipament în greutate de peste 40 kg. Vremea era rece, umedă și mizerabilă, deplasarea făcându-se

și pe unele porțiuni minate. Misiunea în sine a demonstrat, încă o dată, că de puțin s-a schimbat condiția infanteristului, fizic vorbind, de la Cezar încoace.

Din păcate această realitate nu este înțeleasă de un mare segment al societății americane și constituie unul dintre motivele pentru care putem pierde următorul eventual război. Acesta va fi foarte incomod, mai ales pentru comandanții forțelor luptătoare. Populația a fost educată să credă că războiul este dominat de tehnologie și câștigat datorită preciziei armamentului modern, acționat de la distanțe foarte mari, fără implicarea și expunerea riscantă a trupelor proprii. Astfel se va ajunge la situația în care pierderile umane cu care se poate solda un viitor conflict, să fie considerate rezultatul exclusiv al incompetenței militare a comandanților.

Aviația nu câștigă singură războiul

Superioritatea aeriană are un rol mai puțin important în situațiile în care războiul se duce în teren muntos sau în junglă. S.U.A. au avut acest avantaj în Vietnam și sovieticii în Afganistan. Nici unii, nici alții nu au reușit să-și îndeplinească obiectivele strategice.

Războiul din Golf ne-a avută din acest punct de vedere iar pe irakieni i-a convins că este imposibil să ascunzi în desert tancurile, artleria sau instalațiile de lansare. Aici puterea aeriană și-a spus cuvântul iar mass-media a prezentat unitățile de uscat drept "trupe de verificare și constatare a victoriei". Însă lucrurile nu au stat chiar asa. Nimeni nu poate nega rolul important al aviației și al loviturilor de la distanță în războiul modern. Dar să nu uităm că Hussein a reușit să-și mențină centrul de putere de la Bagdad pentru că unul dintre obiectivele operaționale ale războiului – nimicirea Gărzii Republicane – nu a fost niciodată atins. **Toate acțiunile aeriene desfășurate în acest sens nu au făcut decât să crească numărul victimelor în rândul populației civile (N.T.).**

Lată încă o confirmare a faptului că, din punct de



vedere istoric vorbind, niciodată aviația nu a fost capabilă să obțină singură victoria, independent de trupele de uscat. Din păcate prea mulți americani, cu sau fără uniformă, ignoră această realitate și consideră că obiectivele securității naționale pot fi atinse numai cu ajutorul puterii aeriene, acesta constituind încă unul din motivele pentru care putem să pierdem următorul război.

Generalul **Merrill McPeak**, șeful de stat major al Forțelor Aeriene ale S.U.A. a declarat că, numai cu mijloacele de care dispune, poate descoperi și distrugе pozițiile artileriei sărbești, în timpul războiului din Iugoslavia. Înainte de a se lansa într-o astfel de acțiune, americanii ar trebui să reflecteze asupra opiniei istoricului T.R.Fehrenbach: "... poți să zbori la nesfârșit deasupra unui teren, poți să-l bombardezi, să-l pulverizezi și să nimicești toate formele de viață, dar dacă vrei să-l aperi și să-l păstrezi pentru civilizație, trebuie să acționezi pe pământ, **așa cum făceau Legiunile Romane, trebuie să-ți târâști soldații prin noroi**".

Am văzut deja adevărata fată a "Noii Ordini Mondiale" – în Golful Persic, în Somalia și în Balcani; ea este expresia fricii, a foamei și a războiului. Noi nu suntem o națiune de "supermen" – putem fi și chiar am fost înfrânți pe câmpul de luptă.

Incapacitatea forțelor armate de a comunica populației civile care-i sunt posibilitățile și limitele, corroborată cu neglijența noastră, ca națiune, în aprecierea realității luptei, sunt elemente de adâncă îngrijorare. **Ne putem trezi, astfel, luptând într-un război nepopular, cu o structură a forțelor neadecvată și cu un personal demoralizat, în timp ce acasă avem o presă ostilă iar pe câmpul de luptă un inamic puternic și hotărât. Și putem foarte bine să pierdem...**



Traducerea și adaptarea

Căpitan Costel SUSANU



File de istorie



120 de ani de la proclamarea independenței depline a României

DEPENDENȚA FAȚĂ DE POARTA OTOMANĂ – O STARE ANACRONICĂ A STATULUI ROMÂN

Actul făptuit de poporul român cu 120 de ani în urmă n-a fost un eveniment întâmplător, un accident al istoriei, guvernul de-o conjunctură fără trecut și fără viitor. El reprezintă o verigă într-un șir de lupte eroice pe care românii le-au dus, încă de la formarea lor ca popor de sine stătător în această parte a lumii și a Europei pentru libertate și neînălțare. Se poate aprecia, pe de altă parte, că războiul pentru independență a constituit o continuare a marilor bătălii pe care iluștrii domni, comandanți de caste românească, Mircea cel Bătrân, Iancu de Hunedoara, Vlad Tepeș, Ștefan cel Mare și Sfânt, Mihai Viteazul și mulți, mulți alții, le-au purtat pentru apărarea pământului românesc în fața invadatorilor străini de tot felul. Acest război deține o reprezentanță o consecință firească și apogeul unui efort multisecular de schimbare a statutului de dependență față de Poarta Otomană, statut devenit anacronic la jumătatea secolului al XIX-lea, dar și o fază importantă, cu ample ramificații europene, a "chestiunii orientale". După Unirea Principatelor obținerea neînălțării devenise în chip firesc pasul urmator al luptei de emancipare națională și a poporului român, pe calea făuririi României moderne și afirmarea națiunii române libere în marca familiei a popoarelor europene.

Înfăptuirile transformatoare determinate de reformele întreprinse de domnitorul Alexandru Ioan Cuza asupra statului național pe baze moderne, progresele accelerate în planul vieții economice, social-politice și culturale a țării au impulsionat lupta pentru independență, pentru îchiderea îngădirilor externe impuse de puterea suzerană și de tranzacțiile dintre mariile puteri europene. Eforturile politice și diplomatice ale statului român pe această cale, după abdicarea domnitorului Unirii, și-au găsit un cadru european favorabil de manifestare și împlinire în timpul "crizei orientale", redeschisă de intensificarea misiunii de eliberare națională a popoarelor din Balcani, de amestecul marilor puteri, cu interese divergente, în această zonă.

Prefigurarea declansării unui nou război între imperiile rus și otoman au determinat guvernul român să intre în negocieri cu Rusia, la Livadia (Crimeea) și să semneze, la 4 aprilie 1877, o convenție pe baza căreia se acorda "libera trecere" trupelor tariste spre Dunăre, iar Rusia se obliga "a menține și a apăra integritatea actuală a României" și să mobilizeze armata permanentă. Poarta Otomană răspunde cu brutalitate, bombardând cu artleria localitățile de pe țărmul stâng al Dunării. La 26 aprilie, artleria română de la Calafat a răspuns bombardamentului otoman, trăgând asupra Vîldinului. S-a instaurat, astfel, starea de război între România și Poarta Otomană.

... SUNTEM O NAȚIUNE LIBERĂ ȘI INDEPENDENTĂ

În aceste condiții, dând expresie aspirațiilor unanime ale poporului român, la 9 mai 1877, Parlamentul întrunit în sesiune extraordinară a proclamat independența de stat depline a României. În aplauzele frenetice ale deputaților și publicului prezent în Cameră, ministrul de externe, Mihail Kogălniceanu,

pronunța memorabilul discurs, din care spicuim: "(...) În stare de război, cu legăturile rupte, ce suntem? (...) Suntem independenți, suntem o națiune de sine stătătoare! ... Așadar, domnilor deputați nu am cea mai mică îndolașă și frică de-a declara în fața reprezentanței naționale că noi suntem o națiune liberă și independentă. Noua noastră condiționare cu definiția Independenței trebuie să fie acceptată de Europa. Aici încep greutățile și alci e nevoie de patriotismul românilor. Noi trebuie să dovedim că suntem o națiune vie, trebuie să dovedim că suntem în stare să facem și noi sacrificii pentru ca să păstrăm această țară și drepturile ei pentru copiii nostri și această misiune în momentele de fată este încredințată fraților și fiilor noștri care mor la hotare".

În încheierea ședinței Parlamentul a proclamat, prin vot unanim, deplinea independență de stat a României.

Independența odată proclamată, pentru a o putea impune puterilor europene, trebuia însă consfințită pe câmpul de luptă. Într-o deplină înțelegere a idealului național, armata română, mobilizând peste 120.000 de oameni, la care s-au adăugat importante dețășamente de voluntari, mal ales din provinciile românești aflate atunci sub dominație străină, a desfășurat ample acțiuni independente sau în cooperare cu trupele rusești de-a lungul Dunării și pe teritoriul Bulgariei împotriva trupelor otomane, încă din aprilie 1877 și până în ianuarie 1878.

MARINA ROMÂNĂ ÎN FOCUL LUPTELOR

Faptelor de arme, cu totul iesite din comun, pentru o armată Tânără care acum primea botezul focului, cum era armata modernă română, săvârșite în acoperirea pe Dunăre sau la Grivița, Plevena, Rahova, Smârdan și Vidin. Îi se adaugă eforul eroic al marinilor noștri, aliați pe tot lîmpul războiului în dispozitiv operativ, participând nemijlocit la toate incleștările de pe malul fluviului sau în cele de pe apele Dunării. La începutul Războiului de Independență (1877) Flotila română se compunea din 4 nave de război: "RÂNDUNICA", "ȘTEFAN CEL MARE", "FULGERUL" și "ROMÂNIA": 4 săpatori pentru materiale, atelierul de reparat nave și mai multe ambarcajuni mici.

Personalul era format din: 20 ofițeri, cca. 20 funcționari civili și 246 marinari.

Comanda era încredințată maiorului N.D. Maican, ajutat de maior Ion Murgescu.

Pe timpul războiului pentru sprijinirea trupelor de uscat în partea de sus a Dunării s-a mai constituit un dețășament din nave închiriate de la particulari. Făceau parte: salupa "SĂGEATA", remorcherul "BUCUR", bastimentul "ADA" și vaporul "JIUL".

Odată cu mobilizarea decretată de Guvern la începutul războiului, pentru Flotilă au fost incorporate 4 contingente sub arme.

Prin Ordinul Ministrului de Război nr. 5161/1877 s-au înființat la Calafat mai multe baterii de coastă de 120-140 mm,



File de istorie



unde comandantul corpului Flotilei – maior Maican – a fost numit și comandant al bateriilor de coastă.

Începând încă de la declanșarea ostilităților, în aprilie 1877, în cadrul operațiunii de acoperire marinari români au înălțat importante și variate misiuni de luptă. Primele nave intrate în luptă au fost cele ale flotilei fluviale : "ROMÂNIA", "ȘTEFAN CEL MARE", "RÂNDUNICA" și "FULGERUL" care, conform intălegării româno-ruse, au fost puse la dispoziția armatei ruse, executând misiuni de patrulare, bombardament și sprijin al trupelor de ușat în operația de forțare a Dunării. Din păcate, cu excepția personalului de la mașini și a maiorului Ion Murgescu, fostul comandant al flotilei, echipajele româneni au fost debarcate și înlocuite cu ofițeri și marinari ruși. Cu personalul debărcat, ofițeri și marinari, au fost înălțate majoritatea bateriilor de coastă din zona principală de acțiune pe Dunăre, de la Calafat; "CAROL", "ELISABETA", "MIRCEA", "ȘTEFAN CEL MARE", "MIHAI BRAVU", "RENAŞTEREA", "INDEPENDENȚA" și "BASARAB".

Sub comanda maiorului Nicolae Dumitrescu – Maican, a căpitanilor Vasile Urseanu, Mihail Drăghicescu, Emanuel Hacec și locotenentului Alexandru State, acestea au luat parte la duelul de foc din zona Calafat – Vidin, încă din primele zile ale declanșării ostilităților.

PRIMUL ATAC CU TORPILA DIN ISTORIA CONFRUNTĂRILOR NAVALE

În luna următoare ca urmare a pătrunderii flotei otomane pe Dunăre și a bombardării de către aceasta a portului Reni, Galați, Brăila, Oltenia, Bechet, Călărași, navele românești "ROMÂNIA", "FULGERUL" și "ȘTEFAN CEL MARE" au fost angajate în înălțarea unor importante misiuni de minare, atât pe segmentul Dunării maritime, cât și la Reni, gura Prutului, gura Siretului și Ghecet. A rămas în analele marinei militare atacul și scufundarea în noaptea de 13/14 august pe canalul Măcin, de către salupa "RÂNDUNICA", a uneia dintre cele mai puternice și mai moderne nave turcești, cuirosatul "DUBA SEIFI". Este primul atac cu torpila din istoria confruntărilor navale asă cum afirmă istoriografi militari de renume. Nu mai puțin importantă este și participarea celor patru nave românești la construirea podului de pontoane de la Ghecet și asigurarea fortării de către trupele ruse a fluviului la Reni, Galați și Brăila în vara anului 1877.

În aceeași perioadă armata operativă română, la cererea expresă a prințului Nicolae, comandantul armatei operative ruse, din Bulgaria a trebuit să treacă Dunărea, luptând vitejește la Pleven și Vidin. Marina Română a avut și ea de înălțat noi și importante misiuni. Luând în subordine ambarcațiunile

pînă la dunărene, închirînd vapoarele "JIUL", salupa "SÂGEATA", salupa remorcher "BUCUR", Corpul Flotilei de Dunăre, având numit la comandă pe maiorul Nicolae Dumitrescu – Maican, și-a înălțat cu cinste misiunea de montare și apărare a podului de pontoane de la Silistioara, în apropiere de Corabia, apoi saluapele "BUCUR" și "RÂNDUNICA" au remorcat portile care transportau primele unități de dorobanți, artilerași și roșiori ai Diviziei a 3-a, ce urmău să realizeze la sud de Dunăre un puternic cap de pod.

Și tot marinarii au fost aceia care au asigurat, prin bateriile de coastă de la Calafat, operația de forțare a Dunării de către trupele române.

Pentru modul exemplar în care și-au înălțat această misiune mulți ofițeri marinari comandanți de baterii precum: căpitanii Vasile Urseanu, Emanoil Hacec și Mihail Drăghicescu, locotenentul Alexandru State, sublocotenentul Nicolae Mardari și alții au fost decorați și citați prin ordine pe armată.

Una dintre cele mai remarcabile acțiuni ale marinii români în timpul Războiului pentru Independență a constituit-o pregătirea și instalarea primului baraj de mine antinave românești. Executat în condiții deosebit de dificile, barajul de la Medea a asigurat buna desfășurare a acțiunilor de luptă a trupelor române de la Rahova și Vidin interzicând accesul navelor inamice aflate în amonte spre podul de la Turnu Magurele și a asigurat flancul drept al trupelor noastre când a inceput asediul cetății Rahova.

În ultima parte a razboiului, marinarii bateriilor de coastă comandanți de maiorul N. Dumitrescu – Maican, au scufundat în noaptea de 26 octombrie, după un bombardament care a durat 4 ore în aval de insula Chiftele monitourul turcesc "PODGORITA", una din navele otomane cu cea mai mare putere de foc de pe Dunăre și au contribuit la vestita victorie obținută de armata română la Vidin și Rahova. Cu asigurarea transportului peste Dunăre a trupelor române care luaseră parte la asediul Vidinului și Rahovei de către navele "SÂGEATA" și "FULGERUL" între Bechet și Rahova se închide o dintre primele campanii ale tinerei flote române, prin care aceasta își aduce din plin obul la consfințirea independenței de stat a României.

În dimineața zilei de 23 ianuarie 1878 pentru armata română a sosit ordinul de încreștere a focului, încheindu-se armistițiul. Pentru marinari, însă, activitatea legată de război nu a încremat. Armata cu echipajele revenite de la baterii, navele marinei militare au remorcat spre malul românesc pînă la Dunăre încărcate cu bunurile ostiorii, asigurând în bune condiții revenirea acestora în garnizoanele de pace, iar apoi au redat navele în cursul Dunării.

Acum, când comemorăm 120 de ani de la înfăptuirea independenței depline a României, putem aprecia că animații, ca de altfel întreg poporul român, de un autentic spirit patriotic, marinarii au trecut cu succes acest greu examen de luptă impunându-se, în final, în fața puternicei flote fluviiale otomane, contribuind la restabilirea linii și siguranței navigației pe Dunăre de Jos și revenirea teritoriului strămoșesc dintre Dunăre și Mare la patria-mamă. Au fost create astfel condițiile pentru afirmarea tot mai puternică a națiunii române pe calea progresului economico-social și realizarea statului național unitar, năzuință de veacuri a românilor de pretutindeni ce se va înfăptui în binecuvântatul de la Dumnezeu AN 1918.

Comandor (r) prof. univ. dr. **Sipa ROTARU**



File de istorie



100 de ani de la înființarea Școlii Militare Maștri de Marină „Amiral Murgescu”

1897 - 1997

(urmare din numărul trecut)

Fondată în anul 1897 școala "Şefilor de Specialități" a marinei a luat ființă la Tiglina-Galați, în cadrul Depozitului de echipaje al Flotei, constituind corp aparte împreună cu "Şcoala sublocotenentilor de marină". În anul 1898, odată cu reorganizarea marinei, școlile au trecut în organica Diviziei de Mare, mutându-se la Constanța. Până în anul 1909 au funcționat în localuri închiriate de primărie, după care s-au mutat în localul propriu (a cărui piatră fundamentală a fost pusă în ziua de 25 iunie 1908).

Programele analitice cuprindeau atât materii de cultură generală: limbi străine (franceza și italiana), istorie, geografie cât și de specialitate și militare. Deprinderile practice se formează la bordul bricului "Mircea", sau al altor nave, în perioada campaniei de vară.

Specialitățile pentru care se făcea pregătirea în cursul celor trei ani de învățământ erau cele de tunari, torpilori, mineri, timonieri, piloti, scafandri, mecanici, electricieni și telegrafiști.

Evoluția cadrului legislativ în acești ani relevă preocuparea de a atrage în marina militară cât mai mulți absolvenți în scopul formării unui corp de cadre tehnice stabil. Aceste strădani au fost încununate de succes în anul 1909 prin instituirea **Corpului maestrilor militari șefi de specialități**.

Comandanții și profesorii erau aleși dintre cei mai meritoși ofițeri. Amintim, din sirul lung al dascăliilor, pe viitorul viceamiral CONSTANTIN BĂLESCU, căpitan-comandorul CONSTANTIN CIUCHI, sau pe,

comandorul EUGENIU BOTEZ, cunoscut în literatura română cu numele de JEAN BART.

În timpul Războiului de Întregire 1916 – 1919, localul școlii a fost abandonat, parte din inventarul școlii fiind evacuat la Galați. Elevii au fost dețașați la navele Flotei de Operațuni și în alte unități, unde au îndeplinit misiunile cerute de situația fronturilor. Neputându-se ține cursurile, Marele Cartier General a aprobat ca trecerea dintr-un an în altul și avansările elevilor să se facă în funcție de aprecierile comandanților respectivi. A căzut la datorie, în ziua de 2 aprilie 1917, elevul caporal CONSTANTIN BUDEANU, pierind în valurile mării, odată cu scufundarea torpilorului "Zmeul" aflat în mars de la Sulina la insula Serpilor. A mai căzut în timpul războiului și elevul MEȘTER ALEXANDRU.

În concluzie, putem afirma că între anii 1897 – 1919 au fost puse bazele învățământului pentru formarea maștrilor militari de marină.

Instituții de învățământ care au pregătit maestri militari de marină în anii 1920 – 1950.

În primii ani postbelici marina română se înscrise în procesul accelerat de modernizare care cuprinse flotele statelor europene. Divizia de Mare își sporește zestrea cu noi bastimente: distrugătoarele "Mărăști" și "Mărășești"; canonierele "Locotenent-comandor Eugen Stihi", "Căpitan Constantin Dumitrescu", "Locotenent Remus

Lepri" și "Sublocotenent Ion Ghiculescu"; patru vedete antisubmarine tip M.A.S., șase torpiloare. Divizia de Dunăre primește, pe lângă cele 4 monitoare deja existente, încă trei: "Ardeal", "Bucovina" și "Basarabia". Ele au fost aduse de afară, unele fiind cumpărate, altele primite în contul despăgubirilor de război.

Aceste nave, la care se vor adăuga și altele în anii următori, necesitau un număr sporit de maestri șefi de specialități, de înaltă competență, tinând seama de armamentul și tehnica modernă care îi aștepta la bord. Așa se explică și preocupările din ierarhia superioară a marinei vizând perfectionarea cadrului legislativ al corpului de maestri, dar și al școlilor care pregăteau această categorie de cadre militare. Astfel, în anul 1919 este îmbunătățit statutul corpului maestrilor pe baza învățământelor trase din cei zece ani de aplicare a primului statut din anul 1909. Noua lege precizează mai bine îndatoririle și drepturile maestrilor de marină.

În ceea ce privește evoluția școlii, acest mare capitol interbelic, cu prelungire până la desființare, în anul 1950, cuprinde trei etape distincte pe care le vom caracteriza în numerele viitoare.

Căpitan-comandor (r)

Ivan FRUR

Căpitan-comandor

Artur ODOLBASA

Locotenent-comandor

Marian SÂRBU

- Veteranilor de război - respectul nostru, iar țara recunoșcătoare. CONFESIUNILE UNUI VETERAN - VOLUNTAR DE RĂZBOI

Pe hoturile Cercului Militar Constanța, zilnic pot fi văzute, încă de la primele ore ale dimineații, purtându-si anevoie povara anilor, aduși de spate și în cărje, grupuri mai mici sau mai mari de oameni ajeni la vârsta senectutii. Sunt veteranii și văduvele de război, sau văduvele veteranilor de război aduși aici de necesitatea unor formalități legate de legitimații, cotizații, foi de drum sau ... ajutoare de înmormântare.

Pe fețele acestor oameni se poate citi cu usurință obsoseala, adusă în mod inexorabil de vârstă înaintată, dar și mândria de a fi fost, cândva, atunci când Tara le-a cerut-o. LA DATORIE.

Acestor oameni care nu au știut ce este frica în fața gloanțelor li se cuvine RESPECTUL nostru, iar Tara pentru care și-au vărsat sângele le este recunoșcătoare.

Printre acești veterani poate fi văzut, tot zilnic, un personaj și, evident, tot veteran, nu mare de statură, adus ușor de spate, purtându-și însă cu demnitate povara anilor, dând cu un ton blajin, îci-colo, o relație, un sfat sau o îmbărbătare, străduindu-se să le rezolve la toti problemele care i-au adus aici. Este secretarul Asociației Veteranilor de Razboi, filiala Constanța, NÂSTASE RADU BRĂGARU.

Cu o vivacitate deosebită pentru vârsta pe care o poartă, el poate fi văzut nu numai la Cercul Militar, dar și la festivități ce au loc în Marina Militară sau în garnizoana Constanța. Povestea lui, o poveste aparte, într-o confesiune Pro memoriae o vom reda în cele ce urmează.

ÎN DOUĂ RĂZBOAIE, ȘASE VETERANI DINTR-O SINGURĂ FAMILIE

Dacă luăm în calcul ambele războaie mondiale din acest secol la care România a fost cobeligerantă, eu, BRĂGARU RADU NÂSTASE, sunt al șaselea veteran de război pe care i-a dat unica familie BRĂGARU de pe plaiurile Teleormanului.

Tatal meu, Brăgaru Radu, împreună cu alți doi frați – Nicolae și Marin au luptat în primul război mondial pentru Întregire. Dintre cei trei frați doar tata s-a întors de pe front, unchiul meu lăsându-și sângele să înrosească câmpul de onoare. Tata fusese și el ciuruit de gloante în lupte, stingându-se, la rândul său, după câțiva ani de la înapoierea de pe front.

Eram al 11-lea copil (și ultimul) al lui Radu și Stana Brăgaru – iar greutățile de tot felul dintr-o familie numerosă mi-au îndreptat pașii (cu comisimărță mamei) spre cariera militară, fiind primit copil de trupă la Regimentul 6 de Gardă din București. Războiul era în toi. În Est, armata română ducea lupte grele pentru recucerirea teritoriilor strămoșești luate cu jâpcă la "masa verde" prin înțelegerea dintre cele două imperii rapace care acum se războiau (n.n. Pactul Ribentrop – Molotov, din 23 august 1940).

Sprijinit de comandantul Regimentului, colonelul Birt și cel de companie, căpitanul Petre Giugariu, doi ofițeri de mare omenie cărora le păstrează o caldă și neștearsă amintire, eu împreună cu alți doi colegi am urmat, timp de un an și jumătate, cursurile Conservatorului din București, unde l-am avut ca profesor pe



celebrul compozitor Mihail Jora.

La 4 aprilie 1944 a avut loc, după cum este bine cunoscut – devastatorul bombardament aerian al aviației aliate asupra Bucureștiului și zonei petroliifere Ploiești. Regimentul 6 de Gardă a primit ordin să ocupe un raion de apărare în comuna Buturugenii unde s-a trecut imediat la săparea de adăposturi pentru trupă și populație și completarea cu efective. Grupa din care făceam parte avea ca misiune să apere primăria și să păstreze legătura cu marea unitate din București. Eu mai aveam misiunea ca, la ordin, să sun alarmă cu trompetă pe întregul raion de apărare avertizând astfel atât trupa cât și populația din zonă despre atacurile aeriene.

Au urmat și alte bombardamente aeriene, raionul nostru de apărare reperat de aliați fiind, deja, tinta atacurilor. Mă străduiam să acționez cât mai prompt în darea alarmelor aeriene, conștiul fiind că semnalul trompetei va trimite pe toată lumea în adăposturi, salvându-și astfel viața. Acesta era, cred eu, imboldul lăuntric care-mi dădea forță să rezist, uneori chiar după ce proiectilele cădeau în jurul meu ridicând adeverătă gheizeră de pământ și praf, fiind printre ultimi, dacă nu chiar ultimul, care se aruncă în adăpostul binefăcător.

AM VĂZUT MOARTEA CU OCHII

În timpul unui atac aerian am văzut moartea cu ochii în cel mai dur înțeles al cuvântului. Proiectilele cădeau deja în jurul meu și mă îndreptam în grabă spre adăpost. Când mai aveam de făcut doar doi pași, un fășit surd, apoi un șuierat puternic mi-a ajuns la urechi, urmat de o bubuitură puternică și de un sunu care m-a aruncat către metri peste adăpost. Am rămas în acel loc în stare de inconștiță. Cei din adăpost asteptau să treacă atacul și să-mi facă cele creștinești, crezându-mă deja mort. Din fericire mi-am revenit după circa o oră astfel că am posibilitatea să vă relatez toate acestea, acum, după mai bine de cincizeci și doi de ani.

După 23 august 1944 armata română a întors armele împotriva Germaniei, astfel că Regimentul 6 de Gardă a primit misiunea să lupte pe frontul de Vest și să participe la recucerirea pământului strămoșesc – Ardealul.

Împreună cu alți cățiva colegi am cerut prin declaratii scrise să mergem ca voluntari. Eu completam, astfel, sextetul de veterani din familie, din cele două generații. Alii doi frați de-al mei, sergentul Stefan Brăgaru și caporalul Ilie Brăgaru luptau pe frontul de Est. Ilie a rămas, de asemenea, invalid de război.,

Pe timpul înaintării trupelor noastre aveam misiunea să dau toate semnalele cu trompetă, ajungând în cele din urmă până în apropiere de Praga. Bolezul focului îl primisem de mult astfel că nu mă mai sperau bombele și proiectilele care cădeau în jurul meu. De altfel, împreună cu alți doi militari înarmați cu carabine (eu aveam pistolet) am înăpătit în acest timp și misiunea de cercetas.

A consemnat,

Comandor Ion DAMASCHIN

continuare în pagina 20 ➤

urmare din pagina 19

MAI LUNGĂ-MI PARE CALEA, ACUM LA-NTORS ACASĂ

Sfârșitul războiului a găsit regimentul din care făceam parte în focul luptelor pe teritoriul Cehoslovaciei. La 18 iunie 1945 ne-am încolonat și am început un lung marș, de peste 5.000 de km, spre țară. Marșul l-am făcut pe jos. Trenurile aliaților sovietici treceau pe lângă noi cărând trupele lor și capturile de război. Pe noi nu ne-au băgat în seamă astfel că, prin arșiță și ploli, înghițind mulți praf și mizerie, bolnavi și cu picioarele numai râni am ajuns, în sfârșit, la 23 august 1945 la București.

"VINOVATI" DE A-SI FI SLUJIT ȚARA

Făcând parte dintr-o familie de veterani al cărui sânge s-a scurs în pământul sfânt al Patriei știm că atunci când zeul Marte își potolește poftele și mânia, lăsându-ne din nou în pace să ne ostoin rânilor și să ne îngropăm eroii. Țara este recunoșcătoare celor care au luptat pe front sau urmașilor acestora, dându-le anumite drepturi. Așa s-a întâmplat în toate țările combatante după război, așa s-a întâmplat cu tatăl meu și cu urmașii unchilor mei. Din nerericire, noi, cei care am luptat în cel de-al doilea Război mondial, grătie regimului comunist – stalinist ne-am ales doar cu nedreptățile. Mulți au fost prizonieri, surghiuniți sau condamnați la ani grei de temniță, "vinovați" fiind că și-au slujit țara.

Eu am avut șansa să rămân în continuare în cadrele active ale armatei, la dispoziția Comandamentului Marinei Militare. M-am străduit să-mi fac datoria, atingând și anii de pensie. Mă rodea însă nedreptatea care li s-a făcut sutelor de mii de combatanți și veterani de război, care nu primeau nici un fel de drepturi.

"CREDINȚA ÎN DUMNEZU ȘI DREPTATE MI-A DAT PUTERE"

M-am hotărât să lupt pentru aceste drepturi, chiar în condițiile regimului comunist, alegând calea pașnică a memoriorilor către autoritățile statului, de la cele mai mici până la cele mai mari.

Chiar dacă nu era singular, glasul meu suna în puștiu. Credința în Dumnezeu și dreptatea pe care o aveam mi-a dat puterea să adresez memorii după memorii prin care ceream drepturi pentru toți veterani și văduvele de război din România.

Nu le-am numărat, sunt însă convins că am depășit cifra de o sută de memorii. Eram conștient că prin aceasta îmi riscam libertatea și periclitam situația, nu numai a mea, dar și a copiilor mei. Și totuși am continuat, simțind că se aproprie clipa dreptății, a adevărului pentru Neam și Țara.

Era la începutul anului 1988. În ziua de 17 februarie sunt chemat la telefon de către comandantul Centrului Militar Județean, domnul colonel Marius Tache:

"Nea Brăgaru, am serviciu să-ți comunic faptul că vineri, la ora 13.00, trebuie să fi prezent la sediul Ministerului Apărării Naționale. Vei fi așteptat la punctul de control și îți se va indica locul și persoana la care trebuie să te prezinti. Nu cunosc motivele pentru care ești chemat, dar până atunci treci pe la sediul nostru să-ți dai foi de drum".

Pentru mine motivele pentru care eram chemat erau clare: memorile scrise pentru veterani și văduvele de război. La data și ora fixate am fost la sediul M.Ap.N. unde, după circa trei ore de așteptare, am fost introdus la șeful Marelui Stat Major. Pe o masă lungă, în jurul căreia stătea generalul și 4 ofițeri superiori, se aflau circa 25-30 din memorile mele. S-a purtat un dialog scurt și sec din care reiese:

- în comunism ai dreptul să ceri ce vrei, dar numai pentru tine, nu în numele altora;

- ai vrut să ne pui în cap toti veterani și văduvele de război.

Răspunsurile mele nu au mulțumit, drept pentru care am fost expediat, cu un A.R.O și un însoțitor, la Procuratura Militară unde am ajuns către orele 18.00. Aici un procuror militar cu gradul de maior mi-a pus o coală de hârtie în față ordonându-mi să scriu ce doresc dar să specific că tot ceea ce voi scrie trebuie să fie numai în nume personal. În caz contrar voi pleca în altă parte. "Altă parte" era, probabil, Jilava.

M-am conformat și astfel m-am întors la familie, conștient fiind că sunt pus sub supraveghere.

ȘI TOTUȘI EXISTĂ DREPTATE

A venit decembrie '89. Dictatura comunistă a căzut iar veterani și văduvele de război, atâtă căi mai erau sau sunt în viață, și-au căpătat, în sfârșit, drepturile. Nu multe. Nici nu se mai pot bucura de ele, fiind la vîrstă senectuții. Important este însă faptul că s-a făcut DREPTATE.

Acum, chiar la vîrstă și cu forțele pe care le am, dacă Țara mă va cere, o voi sluji cu aceeași credință.

PATRIE - ONOARE - DEMNITATE

Sub această generație deviză sunt reunite scopurile și obiectivele Uniunii Naționale a Cadrelor Militare în Rezervă și în Retragere (U.N.C.M.R.R.), organizație independentă, apolitică și cu caracter profesional care, în luna mai a.c., a împlinit 7 ani de la înființare.

În toate colțurile țării filialele Uniunii organizează activități de informare și pregătire, cultură-artistice și educative în domeniul științei și istoriei militare, pentru cinstirea eroilor neamului, ceea ce evidențiază suficient de elocvent

caracterul de organizație profesională, în primul rând, și nu exclusiv de protecție socială.

În luna aprilie s-a desfășurat la Constanța conferința organizației județene a U.N.C.M.R.R., eveniment care a preluat analiza activității, stadiul proiectelor începute precum și stabilirea obiectivelor viitoare. A fost reales în funcția de președinte al organizației județene viceamiralul (r) Petru Anghel iar în comitetul de conducere au mai fost aleși viceamiralul (r) Constantin Iordache, comandorii (r) Zamfir Petre, Ion Pahomie, Stelian Chirtop, Vasile

Nedea (Mangalia), comandorul (r) ing. Nistor Mitea, colonelii (r) Ion Andreiș și Dumitru Tisoaică (Medgidia).

Constatăm cu mare satisfacție faptul că, chiar și în această perioadă de criză economică dar, din păcate, și morală pe care o traversăm, pensionarii militari continuă cu generozitate să-și împărtășească experiența acumulată sub Drapel. Este de datoria și în interesul cadrelor în activitate de a sprijini și a cultiva această legătură organică.

Căpitan Costel SUSANU

UN DEBUT EDITORIAL ABSOLUT LA CENACLUL „MIHAIL SADOVEANU”

Recent, la Cercul Militar Constanța a avut loc debutul editorial al celei mai tinere speranțe de la Cenaclul „M. Sadoveanu” – CORALIA GHITĂ – elevă în clasa a XII-a la Liceul „George Călinescu” din Constanța, cu volumul de poezie „TÂRM DE NELINIȘTE”.

În decembrie 1995 este protagonista „unui debut absolut”, cum remarcă ziarul „Cuget Liber” din ziua aceea. A fost o seară frumoasă, cu lume multă: scriitori, critici, gazetari, profesori, rude, colegi – dezbatere aprinsă. Critică la obiect. Concluzia seri: Undă verde! Coralia merită să continue!

În luniile următoare, încurajată și de poetul SORIN ROSCA, publică primele grupaje de poeme în revistele „Metafora” și „Tomis”. Participă la Festivalul Național de Poezie „Panait Cerna” unde cucereste un merituos premiu III și se bucură de ecouri favorabile în presa locală – „Telegraf” și „Tomis”.

Încearcă și reușește adeseori – să scrie și poezie HAIKU – lăsându-se pradă „model” care a proliferat mult în Constanța ultimilor ani.

În seara lansării – „Un majorat poetic”, cum scria ziarul „Telegraf” – Tânără și „neliniștită” poetă a fost prezentată de profesorul Geo Vlad – „nașul” ei de la Cenaclul „Mihail Sadoveanu”, poetul Sorin Rosca, îngrijitorul cărții – grafica, coperta, tehnoredactarea și macheta artistică a volumului -, profesorii Elena Crâcea și I. Alexandrescu de la Liceul „G. Călinescu”, locotenent-comandorul Ananie Gagniuc, șeful Cercului Militar – cu o șarjă amicală, colonelul (r) dr. Nicolae Necula – membru al U.S., pictorul comandor (r) Val Donici, comandorul Ioan Damaschin – redactor șef al revistei „MARINA ROMÂNĂ”.

A fost „o seară superbă” – cum au caracterizat-o toți cei prezenti.

Personal, i-am dedicat două catrene:

CORALIA GHITĂ



târm de neliniște



„înger albastru” cu privirea uimită,
Singurătate – transformată în vers,
Castel de nisip? Nu! – o carte topită
„Între filele mării” spre un nou univers.
„Stea în aşteptare” – ca o dragoste pură
Mistuită-n lăcere, ne oleră acum
„Târm de neliniște” – o metaforă dură

–
Inima ei – cu al mării parfum!
Bun venit, Coralia Ghită, pe valurile
pozniei tomitane!

Profesor **Geo VLAD**

O inspirată carte
pentru micii
cititori



NOUTĂȚI EDITORIALE

Cunoscuta scriitoare din Constanța, Hortensia Teodorescu a oferit, la începutul acestui an, un frumos dar celor mai tineri cetățeni ai orașului de la târmul mării și nu numai lor ci și tuturor copiilor fascinați de universul maritim. Este vorba despre carte intitulată „Alte peripeții cu Tomismar și echipajul său „Curaj”“. Apărută sub egida Inspectoratului județean pentru cultură Constanța, la Editura „Dobrogea”, lucrarea a fost tehnoredactată, culeasă și imprimată la Camera de Comerț, Industrie, Navigație și Agricultură Constanța, instituție căreia, ca și sponsorul TYM – Media, București, autoarea le aduce, în prima pagină, mulțumiri.

Notăm gestul generos al

sponsorilor care – lucru încă rar la noi – au ajutat-o pe Hortensia Teodorescu să ofere, în stilul său de expresie, inspirat și sensibil, acest frumos dar pentru cei mai tineri cititori. Scrisă într-un limbaj perfect adecvat cititorilor cărora îi se adresează, carteau îi invită, în compania echipajului „Curaj” și a comandanțului său Tomismar, să „participe” la o palpitantă aventură în universul mării, delfinilor, portului, navelor și marinilor. O imaginară aventură pe parcursul căreia micul cititor primește, din partea autoarei, nu numai încântătorul dar al poveștii urmărite cu sufletul la gură, ci și informații, gradate pe înțelesul lor, privind universul „investigat”.

Locotenent-colonel
Costin CONSTANDACHE

„PISCICOLA” - SFÂNTU GHEORGHE - O „CORABIE ÎN DERIVĂ” ÎȘI REGĂSEȘTE DIRECȚIA

Interviu cu domnul inginer GRIGORE BUTILCHIN, directorul S.C. „PISCICOLA” S.A. - Sfântu Gheorghe

- Domnule director, opțiunile fiind foarte limitate, societatea dumneavoastră deține aproape în exclusivitate monopolul în ceea ce privește oferta locurilor de muncă în această zonă "exotică". Care este statutul actual al societății?

- "Piscicola" Sfântu Gheorghe deține în prezent o fermă de pescuit și una zootehnică (între kilometrul 9 și 10) precum și o suprafață de 20.000 de hectare în Marea Neagră, între Zatonul Mare și Câșla Vădanei. Până în 1996 am mai avut în exploatare Lacul Belciug și Meleaua Sfântu Gheorghe, care acum sunt zone strict protejate.

În momentul preluării societății, în anul 1995, dotarea materială era complet necorespunzătoare deoarece după 1990 nu s-a mai investit nimic. Angajații și-au pierdut în mare măsură încrederea, descurajăți și de faptul că în patru ani s-au schimbat patru direcțori. Era, plastic vorbind, o corabie în derivă, căreia am reușit să-i punem catarge și pânze iar în momentul de față încercăm să-i dăm direcție.

- Cum ati reușit acest lucru și, mai ales, cum ati rezistat dumneavoastră la "timona" acestei corăbii care, după cum spuneați, și-a pierdut patru "căpătani" în patru ani?

- Am pornit de la premsa că nu se poate face nimic fără infuzie de capital și am contractat un credit de 300 milioane lei de la FPS, bani pe care i-am investiți, în proporție de 98%, în dotări absolut necesare la ferma piscicolă. Rezultatele nu sunt însă imediat observabile ci vor apărea în timp.

Într-adevăr, sunt directorul care a rezistat cel mai mult aici – am intrat în al treilea an – pentru că încă mai cred în zicala românească "Ormul sfîntește locul". Vreau să duc la bun sfârșit ceea ce am început și această societate să ajungă din nou la producția anului 1990. Iau ca reper acest an pentru că fără mitarea societăților din fosta Centrală a Deltei Dunării a fost, în opinia mea, o mare greșeală – unele societăți comerciale nou înființate au beneficiat de vechea dotare, aitele au pornit de la zero. Rezultatele acestor descentralizări cu orice preț încep să fie vizibile acum, când societăți ca Mila 23, Sulina sau Chilia, sunt în prag de lichidare.



- Reușiti să controlați "bursa neagră" a peștelui?

- Braconajul nu poate fi eradicat. A fost, este și va fi. Putem doar să-l limităm prin cointeresarea oamenilor care încep să înțeleagă faptul că, aşa cum ati remarcat, societatea noastră este singura care asigură existența a peste 160 de angajați iar falimentul acesta ar fi o catastrofă pentru ei. Nu mai există nici constiția pescarului de altădată, care contribuia din proprie inițiativă la menținerea echilibrului biologic. Un "merit" în acest sens îl are Administrația Rezervației Biosferei "Delta Dunării" care, după cum ati aflat din semnalele mass-media, a format acele "echipe de soc" – oameni total străini Deltei – care au hărțuit pescarii, efectul fiind însă invers decât cel scontat.

- Ce părere aveți despre aplicațiile militare desfășurate în raionul Sfântu Gheorghe, înțând cont de faptul că această zonă este și locul dumneavoastră de muncă?

- Suntem conștienți de importanța acestor exerciții militare, mai ales acum, când se pune problema aderării la structurile NATO. Întotdeauna am găsit soluții reciproc avantajoase pentru desfășurarea în bune condiții a acestor activități.

- Cine sunt colaboratorii dumneavostră și în ce măsură vă ajută să vă atingeți scopurile?

- Echipa de profesioniști cu care lucrez reprezintă încă unul din motivele ce mă împiedică să abandonez proiectele începute. În primul rând, șeful fermei de pescuit, Adrian Plângu este "omul de bază" care, fiind localnic, vă închipuiți că trebuie "să împace și capra și varza". Apoi, șeful fermei zootehnice, Afanase Sidorenco și, nu în ultimul rând, contabilul-șef Cornelius Ivanov, "creierul" societății noastre.

- Domnule director, circulă printre localnici sintagma că ei sunt "primii care văd răsăritul soarelui și ultimii care văd dreptatea". Așa este?

- Vă amintiți, probabil, că în perioada de iarnă canalul a fost blocat de ghețuri aproape două luni. Abia atunci i-am înțeles cu adevărat pe localnici și mi-am dat seama ce înseamnă să fii complet izolat "la capăt de geografie". Păcat că nu au înțeles acest lucru și cei de la Prefectura județului Tulcea. În aceste momente grele "Piscicola" a fost un fel de "moașă satului", ajutându-i pe toți, în limita posibilităților. Oricum, noi ne păstrăm optimismul și sperăm să realizăm ceea ce ne-am propus.

- Vă mulțumesc și vă doresc succes!

Căpitan Costel SUSANU



MAGAZINE

Fantoma mării

Constructorul naval britanic Vosper Thornycroft a dezvăluit un proiect de fregată, până nu demult ultrasecret. Fregata face parte din clasa navelor "invizibile" și este cunoscută cu numele de SEA WRAITH (Fantoma mării).

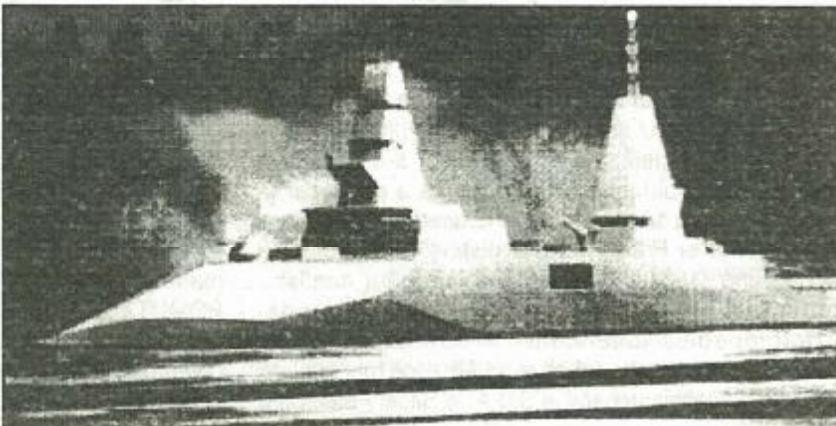
Elementele ce o caracterizează sunt: o cocă fațetată sparge-val, bord asimetric pentru a induce un ecou radar distorsionat și sistem de pulverizare a apei pentru a reduce posibilitatea recunoașterii navei în domeniile vizibil și infraroșu. Această navă este optimizată pentru operațiuni de patrulare, luptă antisubmarin, sprijin de foc și misiuni de stat major.

Coca sparge-val, cu o secțiune multifațetată, minimizează răspunsul radar al navei. Suprastructura și arborii sunt fabricați din plastic armat cu fibră de sticlă. Antenele radio sunt încapsulate într-o structură catarg cu proprietăți de reducere a ecoului radar, dar transparentă la frecvențele de comunicare.

Catargul provă, ce susține radarul de observare, se află la tribord, iar catargul principal, pe care sunt dispuse antenele radio, se află la babord. În acest mod capacitatea de ghidare a rachetelor antinavă lansate asupra fregatei este mult redusă.

Catargul principal are atașat și un telescop, care este suport pentru luminile de navigație și reflector radar. Pe timp de pace acest telescop este întins pentru a permite recunoașterea și identificarea navei, iar în situații de criză sau conflict este retras pentru a reduce răspunsul radar al acesteia.

S-au căutat soluții tehnologice pentru realizarea "invizibilității" și în domeniile infraroșu, vizibil și acustic. Astfel, nava dispune de un sistem de pulverizare, dezvoltat împreună cu firma Kidde-



Graviner, care creează o perdea fină de apă în jurul acesteia. Se atenuază, în acest mod, radiația navei în benzile 3-5 μm și 8-14 μm, cât și în vizibil. Pulverizatorul poate fi mixat cu țevile de evacuare a gazelor arse provenite de la motoarele diesel, contribuind la micșorarea vizibilității navei. Acest sistem reduce, însă, performanțele senzorilor optoelectronici aflati la bord.

Pentru a reduce semnătura acustică a navei, aceasta dispune de două motoare electrice cu magnet permanent cu o putere de 2,1 MW fiecare. Instalația de propulsie este de tip CODLAG, acronim de la Combined Diesel, Electric and Gas, ce are în componentă o turbină de gaz WR-21 ICR cu o putere de 23,5 MW și două diesel-uri de croazieră. Se realizează, astfel, o viteză maximă de peste 28 de noduri și o viteză de croazieră de 15 noduri.

Sistemul de luptă are în compunere două tunuri de 35 mm, opt rachete navă-navă, rachete cu lansare verticală navă-aer, două baterii de 160 mm, un elicopter lansator de torpile și grenade antisubmarin.

Senzorii navei includ un radar de supraveghere de tip SPECTAR, un sistem de navigație satelitară, două radiolocatoare de urmărire a țintei, un sonar remorcat și un sistem integrat ESM/ECM.

Locotenent-inginer

Alexandru BĂRĂIȚĂREANU



O navă americană cu nume românească

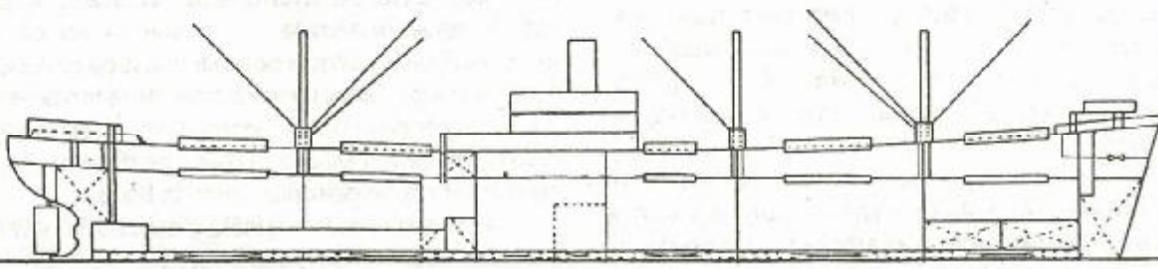
George Pomuț

Născut în localitatea Giula, la 31 mai 1818 (sau din alte surse, în 1828), românul ardelean George Pomuț s-a stabilit în S.U.A., în statul Iowa (1850) după ce a participat la Revoluția de la 1848. Absolvent al academiei militare din Austria și Franța, el s-a distins în războiul de secesiune (1861-1865), luptând în tabăra nordistă, obținând în final gradul de general de brigadă. Enciclopediile americane îl definesc ca fiind "reprezentativ pentru tot ce avea America mai bun". În calitate de consul general al S.U.A. la Sankt Petersburg

militare americane.

Întrucât în scrierile românești consultate nu am găsit nimic precis în legătură cu această navă, am cerut sprijinul Muzeului Marinei din Washington. Răspunsul a întrecut așteptările. Cu multă solicitudine, directorul muzeului, domnul Edward M. Furgol a trimis un amplu material documentar din care rezultă că "GEORGE POMUTZ" a fost un transportor militar de tip "LIBERTY". Este vorba, deci, de una dintre numeroasele nave construite în serie pentru a face față nevoilor de transport maritim.

Schema generală a navei „GEORGE POMUTZ”



(1866-1878), numit la 16 februarie 1866 de către președintele A. Johnson al S.U.A., George Pomutz (cum îl apare numele în documentele americane) a contribuit direct la cedarea de către ruși a Peninsulei Alaska, în schimbul unei sume derizorii de 7.200.000 dolari.

Negocierea tratatului de cumpărare – transfer a acestui teritoriu avea să aibă loc la Washington. Senatul american a aprobat tranzacția, cu 37 de voturi pentru și 2 împotriva. Rusia, datorită consulului general George Pomuț, avea atât de multă încredere în S.U.A., încât nu a dispus drept condiție prealabilă ca odată cu transferul de teritoriu să se facă și executarea imediată a plății.

Timp de 12 ani, S.U.A. au avut un român ca ambasador al statului. În acest timp, Statele Unite au avut trei președinți.

La 12 octombrie 1882, consulul american de origine română moare la Petrograd, unde este și înmormântat. Recunăscându-i-se meritele, numele său a fost dat în cel de-al doilea război mondial unei nave

construită de către "Delta Shipbuilding Company", nava "GEORGE POMUTZ" avea un depășire maxim de 14.245 tone și o capacitate de încărcare de 10.865 tdw. Dimensiunile ei principale erau următoarele: lungime – 135 m; lățime – 17 m; pescaj maxim – 8,5 m; viteza ajungea la 11 Nd. Armată cu 2 tunuri antiaeriene quadruple de calibrul 40 mm, nava avea un echipaj de 81 de oameni, din care 29 constituiau "unitatea de luptă artillerie".

Ca navă militară, "GEORGE POMUTZ" a acționat până în septembrie 1944, când a fost transferată în flota de rezervă. Ulterior a devenit navă comercială, iar în iulie 1970 a fost dezmembrată pentru fier vechi, într-un chantier naval din Barcelona.

Aceasta este, pe scurt, povestea lui "GEORGE POMUTZ" – o navă militară americană cu nume românească.

Comandor (r) Neculai PĂDURARIU



MAGAZIN

Robotii subacvatici telecomandati antimina

Dezvoltarea robotilor subacvatici telecomandati a constituit un mare pas inainte in lupta impotriva minelor marine, programe majore in acest domeniu fiind in atentia marinilor militare ale S.U.A., Germaniei si Suediei, dupa abandonarea proiectelor de dragaj cu elicopterul. S-a ajuns la concluzia ca cea mai eficienta metoda de lupta impotriva minelor este utilizarea robotilor care pot descoperi, clasifica si neutraliza minele si care trebuie sa indeplineasca urmatoarele conditii tehnice:

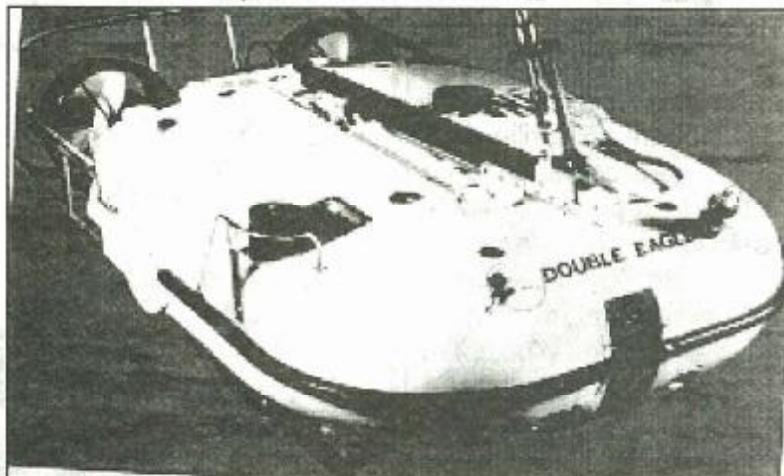
- capacitatea de a se apropi a obiectului clasificat de sonar ca fiind mina, fara a o iniția;

- sa fie prevazut cu senzori care sa transmita la nava dragoare datele necesare evaluarii ulterioare a tintei;

- sa execute atac de neutralizare a tintei sub telecomanda in cazul identificarii tintei. Aceasta inseamna plasarea incarcaturii de distrugere langa intant si detonarea ei dupa un timp pre stabilit sau in urma unei comenzi acustice;

- sa opereze intr-o mare varietate de conditii hidrometeorologice, de la ape mici la ape adanci, pe funduri nisipoase sau stancoase, in ape clare sau foarte maloase, in conditii de marea, oriunde in lume.

Pentru a dezvolta un vehicul care sa indeplineasca toate aceste conditii, intr-un mediu atat de ostil se impune utilizarea tehnologiei de cel mai inalt grad, care sa acopere o mare varietate de discipline - ingineria mecanica si electrica, metalurgia, informatica,



Robotul „DOUBLE EAGLE” - Suedia

hidrodinamica. Viziunea asupra problemelor care stau in fata proiectantilor de roboti subacvatici antimina poate fi evaluata pe baza urmatoarelor **caracteristici** care trebuie atinse:

- trebuie sa fie usor de comandat si de recuperat din apa in timp foarte scurt, indiferent de conditiile meteo;

- operatorul de pe nava dragoare trebuie sa ghideze robotul la intant in cel mai scurt timp posibil;

- nu trebuie sa genereze campuri fizice (magnetic, acustic sau hidrodinamic) pentru a nu iniția explozia minei. Cum robotul se apropie de intant la mai putin de un metru, aceasta cerinta pune probleme serioase proiectantilor;

- pozitia si senzorii trebuie sa permit operatorului sa execute o identificare precisa a tintei;

- vehiculul trebuie sa fie extrem de manevrabil, la viteza virtual zero, in toate planele, pentru executarea detaliata a inspeciei minei.

Pentru a indeplini toti acestei

parametri robotii subacvatici antimina prezinta caracteristici similare - toti sunt construiți din materiale nemagnetice, au formă hidrodinamica si pot transporta o incarcatura exploziva, folosesc motoare electrice sau hidraulice, sunt echipati cu cameră TV sau hidrolocator de mare rezoluție si conectați la nava-mamă printr-o legătură ombilicală care să-i permită operatorului să vizualizeze pe monitor funcționarea robotului.

Cei mai performanti roboti subacvatici antimina sunt PAP-104 (Franța), Pinguin B3 (Germania), MIN Mk2 și Pluto (Italia), Sea Eagle și Double Eagle (Suedia), Trail Blazer, Dragonfly și Microv (Marea Britanie), MNS și ARMS (S.U.A.), roboti cărora le vom face o scurtă prezentare în numerele viitoare ale revistei "MARINA ROMÂNĂ".

Căpitän-inginer
Octavian TĂRĂBUTĂ



MAGAZIN

FIR ÎNTINS

Perioada pe care o traversăm este tristă și monotonă pentru toți pescarii deoarece ne aflăm în intervalul de prohiție (de regulă, între 15 aprilie și 15 iunie), care corespunde cu perioada depunerii îcrelor la peștii din apele colinare, de săs și din fluviul Dunărea. Cu toții așteaptăm sfârșitul acestei perioade și ne dorim ca sezonul de pescuit al anului 1997 să fie cât mai bogat, iar **tabelele solunare** cât mai favorabile. Aceste tabele indică zilele "cu șanse" la pescuit, calculate în funcție de influența pe care cei doi astri, Soarele și Luna, o exercită asupra Pământului. Orele solunare prezintă decalaje în raport de condițiile locale – temperatură, presiune atmosferică, precipitații, vânt etc. – iar în ceea ce privesc intervalele optime de pescuit,

părerile sunt împărțite – cei mai mulți susțin, însă, că perioadele cu lună nouă sunt favorabile iar cele cu lună plină nefavorabile.

Așa cum v-am obișnuit, și în acest număr vă invităm să reflectați la întrebarea: **"Câți dintre dumneavoastră ați avut tăria să declinați o invitație la pescuit, într-o zonă sigură, în perioada prohiției?"**

În încheiere, salutăm inițiativa Statului Major al Marinei Militare care, prin comandorul Mircea VASILE și locotenent-comandorul Virgil ENE, a organizat un concurs de pescuit în zona lacului Babadag. Susținem, de asemenea, ideea locotenent-comandorului Marian NICOARĂ pentru înființarea unei ligi a pescarilor sportivi din Marina Militară.

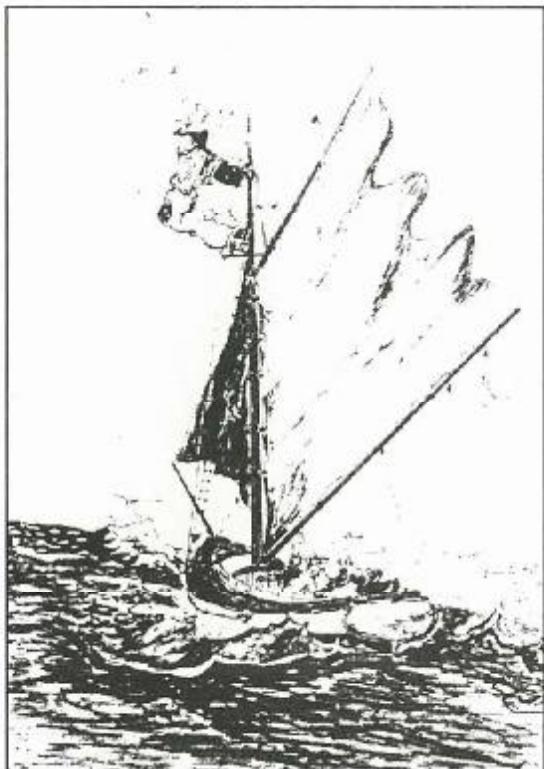
Locotenent-comandor **Viorel ORZU**

ACADEMIA NAVALĂ - Gazda unei manifestări sportive de anvergură națională.



În perioada 18-25 mai, Academia Navală „Mircea cel Bătrân” din Constanța a fost gazda unei ample manifestări sportive, de anvergură națională - CONCURSURILE SPORTIVE SI APLICATIVE DE VARĂ - etapa finală. Organizată de Secția pregătire fizică din cadrul Statului Major General, această manifestare a reunit peste 300 de sportivi, studenți ai Academiei Trupelor de Uscat din Sibiu, Academiei de Aviație și Aparare Antiaeriană „Henry Coandă” din Brașov, Academiei Tehnice Militare București, Facultății Militare de Educație Fizică și Sport București și Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”. Participanții au concurat la probe de atletism, gimnastică, înot, judo, jocuri sportive (handbal, volei, baschet) și probe aplicative militare.

Vom reveni cu amănunte în numărul viitor al revistei.


MAGAZIN


Nemuritorul Murphy

- ☺ Omul se împiedică uneori de adevăr, dar cel mai adesea el se ridică și își continuă drumul.
- ☹ Dacă nu ai reușit prima oară, distrugе orice dovezi că ai încercat.
- ☺ Dacă stai mult timp într-un loc, produci o coadă.
- ☹ Fii încrezător în toti, dar taie cărțile.
- ☺ Niciodată nu știi cine are dreptate, dar întotdeauna știi cine e șeful.



DIVERTISMENT MARIN (II)

ORIZONTAL: 1) Mare pentru soldați – Mare în arena unde moare. 2) Văzut cu ochi buni – Tărâia lui POPPEY MARINARUL (pl.). 3) În prima linie pe câmpul de luptă – Tinutul dintre coaste. 4) În mijlocul băltii! – Localitate în centrul Chinei – Inter-Parliamentary Union (siglă). 5) Mare neagră – Mârire! – Adunare reprezentativă a polonezilor. 6) Strălucitori – E făcut cui!. 7) Ibis! – O baie bună. 8) Persoană de mare distincție – În vîrful torpilei! – O mulțime la MAMAIA și la TATAIA. 9) Polițiști ce fură (sing.) – De mare renomé – Pierdut în largul mării de carmeni. 10) Pus la pământ – Atras la nadă. 11) Radicali organici – Apare la o spargere. 12) Mare în spate (pl.) – De mare ajutor.

VERTICAL: 1) ... și SPADĂ ca-n filme – Un rom mic. 2) Repeziții, în mare – Asta e o mare prin acumulare. 3) Sustinea o reclamație la mare – De la mic la mare. 4) Cântărat legendar cretan – A se lăua, nepermis, la mare întrecere – Mânâncă tot ce-i pui. 5) Incursiune rapidă pe mare sau pe uscat – Limanul din stânga! – Băilei tatei. 6) Calde la mare! – OM LA APĂ. 7) Un SOS care îți inhibă apetitul – Stau în fața faroului. 8) Înconjoară pământul în 24 de ore – Timona, înainte! – La mare... strămoare. 9) Întins la țără – Nu admite nici o ieșire din cale-afără – S-au schimbat în Eforie! 10) În slujba patriei – Băgat în mare... viteza. 11) E de vis – Asigură circulația, alimentând vasele. 12) Vine de la mare – Mare ca-n filme.

DICȚIONAR: DAES, AGA, IPU, OEN

Dumitru TOMA-BĂBĂIANU

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1								●				
2							●					
3								●				
4				●						●		
5	●				●			●				
6	●									●		
7		●									●	
8				●				●				●
9					●				●			
10							●					
11						●						
12							●					



Pret: 1000 lei