

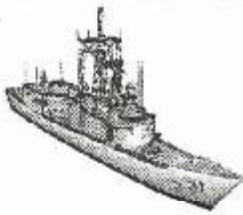
MARINA ROMÂNĂ

REVISTĂ EDITATĂ DE MARINA MILITARĂ

NR. 48 (AUGUST - SEPTEMBRIE 1997)



Din SUMAR:



- ☞ MARINARI SUB MARELE PAVOAZ pag. 4
- ☞ 100 DE ANI DE PRESĂ DE MARINĂ pag. 11
- ☞ O VIAȚĂ ÎNCHINATĂ MARINEI pag. 14
- ☞ OASPEȚI AI MARINEI MILITARE pag. 16
- ☞ CENTRUL DE CALCUL AL MARINEI pag. 19
- 20 de ani de existență
- ☞ NAVIGATORI ÎN LABIRINTUL CUNOAŞTERII ... pag. 20
- ☞ RESPIRAȚIA SPIRITUALĂ A MĂRII pag. 23
- ☞ MAGAZIN pag. 25



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 - 18497/112

Coperta I - Ziua Marinei Române la Constanța

Coperta IV - Monitoarele fluviale în acțiune

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:

Bogdan DINU

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

ZIUA MARINEI ROMÂNE

In paleta tradițiilor intrate în patrimoniul spiritual al românilor, ZIUA MARINEI ocupă, prin încărcatura sa emotională și modul de manifestare, un loc aparte. Este ziua marinarii români, zi, pe bună dreptate, revendicată de această categorie socio-profesională întrată în conștiința noastră, a tuturor celor trăitori la Dunăre și Mare.

MARINARI, militari sau civili, sunt acei oameni care și-au legat existența de ape, acei oameni care, cu romanticism și pasiune, și-au ales o profesie plină de riscuri, privațiuni și sacrificii, animați însă de curaj și spirit de jertfă, acel inegalabil "spirit al mării" care este specific nu numai lor ci unei întregi națiuni.

Ar fi nedrept ca ZIUA MARINEI ROMÂNE să o numim o sărbătoare doar a marinarii. Este o sărbătoare a unei țări bordată, la sud, de un mare fluviu european, DUNAREA și la est, pe o întindere considerabilă, de MAREA NEAGRĂ. Să acest lucru nu se întâmplă de ieri, de azi, ci de peste două milenii.

ZIUA MARINEI este sărbătoarea unei NAȚIUNI care, acum, la sfârșit de mileniu, are o puternică flotă militară la fluviu și la mare, capabilă să-i apere interesele pe apă, la pace și război.



ZIUA MARINEI este sărbătoarea unei ȚĂRI care are un parc considerabil de nave civile cu care își poate rezolva necesitățile de transport pe apă, pe toate meridianele lumii.

ZIUA MARINEI mai este sărbătoarea unui STAT care are peste zece sancțiuni navale și institute de proiectări la Dunăre și Mare capabile să construiască nave de tonaj mare și mediu cu performanțe tehnice compatibile cu cele mondiale ale anului 2000.

Stabilită în anul 1902, de ziua Sfintei Marii, protectoarea marinarii, ZIUA MARINEI ROMÂNE este ziua în care marinarii români de pretutindeni își dau întâlnire, chiar și simbolic, cu tot ce le este mai scump: pământul natal și familia.

Cu o tradiție aproape centenară și forme de manifestare specifice: jocuri marinărești, paradă navală, ceremonialuri militare și religioase, manifestări cultură-artistice cu puternică tentă marinărească etc., ZIUA MARINEI este zi de sărbătoare pentru poporul român creștin, sărbătoare pentru MARINARI care-și dău obolul de suflet pentru propășirea și apărarea ȚĂRII.

MARINA ROMÂNĂ felicită cu această ocazie pe, toți marinarii, oriunde ar fi ei, și le urează să aibă parte de "mare linistită" în profesie și în viață.



MARINA ROMÂNĂ

MARINARI SUB MARELE PAVOAZ

În egală măsură sărbătoare a marinariilor militari, a marinariilor din flota comercială și de pe navele portuare, de la mare sau Dunăre, "ZIUA MARINEI ROMÂNE" – sărbătoare a tuturor fiilor marinari ai țării – ne oferă deosebitul prilej de a face cunoștință cititorilor revistei noastre cu câțiva dintre oamenii reprezentativi ai acestei puternice și nobile colectivități profesionale. Încercând să imaginăm o navă ideală, ne-am propus să alcătuim un "echipaj" ideal, reflectând destinele unor marinari ce îndeplinesc astăzi – desigur, pe nave și în porturi diferite – principalele roluri existente la bord, de la comandant la șef mecanic, de la radiotelegrafist la rachetist sau motorist.

UN MERITAT LOC PE PUNTEA DE COMANDĂ

Cu siluetele lor suple și avântate, sugerând usor comparația cu adevaratii ogarii ai mării, cu redutabilul armament de la bord, cu forța mașinilor ce le imprină o viteză de peste 40 Nd, cele trei nave purtatice de rachete – "ZBORUL", "PESCARUSUL" și "LĂSTUNUL" – reprezintă o unitate de elită a Marinei Militare Române, adevăr de care sunt deplin consienti și mândri oamenii echipajelor lor. Faptul că am dorit să căutăm aici unul dintre oamenii reprezentativi pentru Marina Militară, al cărui portret să-l integrăm rubricii noastre dedicate ZILEI MARINEI ROMÂNE este, asadar, explicabil.

În demersul nostru solicităm sprijinul șefului de stat major al unității, căpitan-comandorul Dan MARIAN, care ne spune că "în ce privește valoarea profesională a echipajelor celor trei nave, aceasta este sensibil egală, toate fiind alcătuite din marinari cu calități profesionale deosebite și, în același timp, oameni devolati pe deplin marinei și navelor lor. Asadar, la valori egale, criteriul de recomandare va fi... cel al navei și comandanțului ce au efectuat ultima misiune în mare. Este vorba despre "LĂSTUNUL" comandat de căpitan-comandorul Iosif GULIN, care a participat, recent, în cadrul "Parteneriatului pentru Pace" la un exercițiu tip "PASSEX", împreună cu nava de patrulare americană U.S.S. "CYCLONE". Comandanții celor două nave-sorori sunt căpitan-comandor Liviu DAVID (pe "ZBORUL") și căpitan-comandor Gabriel COMLOSANU (pe "PESCARUSUL").

Urcăm la bordul navei "LĂSTUNUL" și facem cunoștință, "acasă la dânsul", cu domnul căpitan-comandor Iosif GULIN, comandanțul. Cu modestia-i, se pare caracteristică, comandanțul preferă să vorbească... mai întâi și mai

degrabă despre navă, despre misiunile sale și despre colegii de bord, decât despre sine. Și îl respectăm dorința. Astfel, altădată că majoritatea cadrilor ce formează echipajul au participat la preluarea navei din șantier, de la Sevastopol, pe care au adus-o, după un prim bolez al unei mari agitațe, pe 30 decembrie 1991, în tară. Din echipaj făceau parte atunci, alături de comandanț, secundul – căpitan-comandor Georgel VÂLCU, căpitan Mihai COLCER, maistru militar Ștefan NIȚU (comandanț grupă timonerie), Nicolae BĂDESCU (comandanț grupă armament), Drăgan DESPA (comandanț grupă rachete), Ion DOBRIN (comandanț grupă stație radio), Mirel TOMULESCU (comandanț grupă stație radiolocație), Nicolae NEAGU (comandanț grupă turbină), oameni care se află, și astăzi, în aceste posturi, la bordul "LĂSTUNULUI".

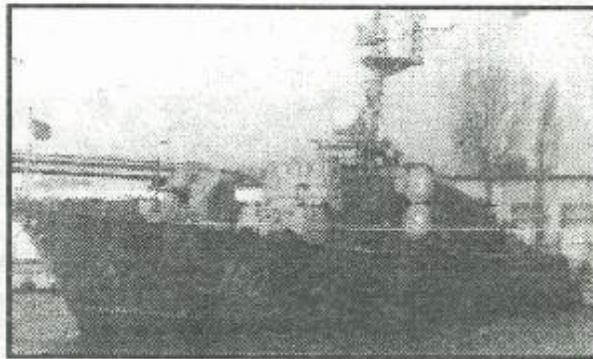
"După sosirea în tară, ne spune comandanțul, am organizat o pregătire intensivă de 6 luni, executând toate misiunile de luptă încredințate, timp în care echipajul și-a perfectionat nu numai pregătirea de specialitate (un moment de vîrbi fiind prima lansare de rachete, apreciată – fapt de bun augur! – cu calificativul "Foarlebine") ci și-a consolidat acele legături

sutele testi, interumane, ce dău consistență și tăria unei "familii" marinarești.

In anii ce au urmat, pe lângă misiunile curente, de antrenamente, de misiuni de loc, destăsurate în cele mai diferențiate condiții meteo, atât ziua

că și noaptea, "LĂSTUNUL" a avut onoarea să reprezinte Marina Militară la numeroase acțiuni în "Parteneriatul pentru Pace", între care amintim "BRIZA '94", "COOPERATIVE RESCUE '95", "COOPERATIVE PARTNER '96", în compania unor nave ale NATO sau din țări riverane Mării Negre. Despre rezultate este suficient să spun că aprecierile comandanților români și străini, cu aceste prilejuri, ne-au onorat".

Cât privește persoana comandanțului Iosif GULIN, am obținut, totuși, câteva repere. Originar din celălalt capăt al țării – cel de vest – din Moneasa, județul Arad, viitorul comandanț a văzut prima dată mare, mareea cea adevărată, nu cea ideală, ce i-a marcat visele copilăriei și adolescenței... când a dat examen de admitere la Institutul Superior de Marină "MIRCEA CEL BĂTRÂN", în vara lui 1975. De atunci, destinul omului s-a impletit, inseparabil, cu marea și marinăria. Trecând prin diverse funcții (ambarcare pe prima navă V.P.R.195, prima comandanță, în 1984, pe V.P.R.197), abevind în 1989 Academia de Înalte Studii Militare, cu un scurt "intermezzo" la Dunăre (6 luni), acest ofiter a urcat, urmându-și destinul, cu hotărâre, cu perseverență și pasiune, drumul spre meritatul și onorantul loc pe puntea de comandanță a "LASTUNULUI". (C.C.)



MARINARI SUB MARELE PAVOAZ

LINIARITATEA UNUI ÎNCEPUT DE CARIERĂ

Pe o navă – fie ea militară sau civilă – este greu să pierărișezi importanța fiecărui membru al echipajului sau al comportamentului din care face parte. Cea mai folosită diferență – arbitrară în opinia gazetarului – este cea care împarte în două categorii: oamenii de puncte și cel de sub puncte, din intunericul și "sdâncurile" navei, din sala mașinilor unde căldura îți dă senzația de sufocare iar zgromotul te face să vorbești prin gesturi. O să scriu întotdeauna cu plăcere și simpatie despre acești oameni (fie că sunt ofițeri, mașini sau sergenti angajați) nu numai pentru importanța muncii lor – dacă D.G.-urile sau motocarele principale "cad" nava rămâne neajutorată, vulnerabilă la toacnele vromii și mărăi sau în fața potențialului adversar – dar și pentru condițiile în care fac această muncă. Într-una din documentări am întâlnit, pe pitorul de mine "VICEAMIRAL I. MURGESCU", un Tânăr ofițer șef mecanic. Promotia 1996, locotenentul Daniel Scărtocea – despre el este vorba – avea la data documentării sase luni vechime pe navă. Dialogul să-l legat greu, nu înțelegea rostul acestor discuții sau mai bine zis nu se considera un "subiect" interesant dar dincolo de emoții sau modestie am reușit să schițez reperele unei cariere aflate la început de drum. Cum a ajuns șef mecanic pe 271? Traseul este liniar – liniaritatea unui început de carieră precum și-așașul drept al unei nave pe o mare încremenire. Optiunea pentru specializarea inginer electromecanic i-a apartinut încă din primul an de facultate. Are amintiri frumoase despre Academie și despre profesorii ei, profesorul Viorel Maier fiind unul dintre cei care i-au "marcat" trecerea prin această instituție. În condiție unei medii bune (al optulea din promovare) a optat pentru baza de la Mangalia, secția motoare, unde a stat sase luni și pe care o caracterizează scurt: "A fost o experiență". După aceste sase luni însă a făcut cerere și a fost mutat pe nava acasă. Întrebarea îmi ţășnește imediat de pe buze: De ce pe navă dacă prima opțiune a aparținut ușcatului? "Aici îți practici meseria, ceea ce ai învățat în școală aici aplici, încerci să te perfecționezi". De la ajutorul șefului mecanic am aflat că este cel mai Tânăr (și ca vîrstă și în grad) ofițer care a ocupat postul de șef mecanic pe această navă. Perspective? Glumind, îmi spune că poate rămâne șef mecanic pe navă până la gradul de locotenent-comandor. Grilele vin însă de la ziua de mâine sau mai bine zis de la cea de azi. Ramas fără gazdă, ieșirea pe mare îi permite să stea la bord câteva zile după care caruselul căutării unei

noi locuințe va fi reluat. Cel mai trist moment al vieții? "Când m-a dat gazda afară". Hazul de necaz al românilor care chiar dacă nu rezolvă problema te ajută să treci mai usor prin tranziție.

Raspunderea pe navă este mare, mai ales atunci când ieșe în larg și totul trebuie să funcționeze normal. Si la 271 așa se și întâmplă chiar dacă probleme pot apărea oricând – cum ar fi înlocuirea unei pompe (incident frecvent la U.L.5) – lucru care însă se remediază din "mers".

Căldura sufocantă de jos, zgromotul motoarelor pe care antifoanele sau perejili "camerei de comandă" de jos nu reușesc nici măcar să-i atenuze intensitatea nu îl mai deranjează. Își face doar meseria pe care și-a ales-o singur. Este adevărat că – într-un anume fel – este norocos. Motoarele ALCO (construite la Riesa sub licență germană) ale navei sunt foarte fiabile și nu pun probleme deosebite pe care le au alte nave. Se adaugă relația strânsă pe care o are cu oamenii săi, cu ajutorul șefului mecanic în special, cu loți cei de pe navă. Aprecierile nu lipesc, regăsite în calificativele oficiale sau în cuvintele calde ale comandanțului (cel puțin pentru ieșirea în mare la care am luat eu parte).

În rest, viață de burlac. Ideurile de viață și profesionale – mai mult ghicile decât dezvoltările – există și cu siguranță le va atinge chiar dacă în timpul discuției ele au fost uneori acoperite de dezamăgirile prezentului și mizerile vieții noastre cotidiene de care nimeni nu e scutit. Fericirea, "adevărata fericire sulțelească" cum o numește, nu a trăit-o încă. Dar mi-a spus că cea mai fericită zi a fost aceea în care a fost admis la Academia Navală. A fost ziua în care a făcut primul pas spre profesia și statul de ofițer șef mecanic pe o navă a Marinei Române. (B.D.)



ACEASTĂ "SECUNDĂ CHEIE" A RACHETIȘTILOR

In toamna anului 1993, mai exact pe 28 septembrie, eram la bordul distrugătorului "MĂRĂSEȘTI", undeva în larg, travers de Sfântu Gheorghe. Echipajul trăia acel moment de încordare și emoțiile proprii unui eveniment deosebit – lansarea de omologare cu rachete. Nava amiral a Flotei Marinei Militare Române își testa, deci, în premieră, una dintre redutabilele sale arme. Toate eforturile zecilor de oameni ai echipajului, aflați în toate compartimentele, se dirijau, concentric, pentru asigurarea optimă a lansărilor. Toate prăvările erau îndreptate spre grupul rachetistilor conduși, pe atunci, de un Tânăr căpitan – Marian PITEA. În sfârșit, de pe comandă vine ordinul "Foc!". O clipă de încordare și tăcere și, învăluind nava într-o străfulgerare de lumină, într-o jerbă de foc și un tunet prelung, racheta țășnește și, descriind o grațioasă curbă, dispără la orizont... Apoi, prin radio, de la elicopterul alături în zona țintei, dincolo de orizont, se transmite "Tinta atinsă în plin!", iar de la punctul de comandă al aplicației – "Felicitări". Oamenii bordului întâmpină cu urale "botezul de foc" al navei lor. Tânărul căpitan rachetist este, acum, vizibil copleșit de emoție și gustă din plin și pe merit clipa de succes...

Rememorăm această clipă ce reprezintă un reper în "viața" celei mai puternice nave de luptă a României, după patru ani, în pragul sărbătorii marinarilor.



Foto Bogdan DINU

continuare în pagina 6 ➔

MARINARI SUB MARELE PAVOAZ

urmare din pagina 5

În cadrul rubricii noastre, ce și propune să prezinte oameni reprezentativi, în roluri reprezentative la bordul navelor românești, domnul – acum locotenent-comandor – Marian PITEA, comandanțul grupului rachete de pe "MĂRĂSEȘTI" intrușeaza perfect "subiectul" rachetist. Iar dacă în urmă cu patru ani ne concentraram asupra evenimentului evocat, acum, stimării cititorii, ne propunem să vă facem cunoștință, mai îndeaproape, cu "eroul principal" al acelui eveniment.

"Optiunea pentru marină – ne spune interlocutorul nostru – a venit ca ceva firesc pentru un om care s-a născut într-un oraș de la malul mării – Mangalia - și al cărui tată a fost marină militar (șeful Statului Major al unității de vedete). Marea am cunoscut-o de mic, și primul "mentor" nu a fost tată ci un vecin, care mă lăsa cu el mereu, când ieșea în mare cu un S.R.S. Am îndrăgit marea și oamenii ei, astăzi nu a fost decât un fapt firesc să imbrățisez prolecia de marină".

În 1984, proaspătul absolvent al Institutului Superior de Marină era repartizat la... distrugătorul "MĂRĂSEȘTI", pe funcția de comandanță grup tunuri antiaeriene. Continuă să urce treptele profesionale fiind numit, după un curs de specialitate, absolvit cu excelente rezultate, comandanță grup rachete, bineîntelește pe aceeași navă, împreună cu subordonatii săi, toti colegii de generație – acum maistri militari clasa I – Teodor CROIALĂ, Dorin POPA, Liviu DIMIAN, Dumitru MOLDOVAN, alcătuiesc o echipă perfect sudată, de specialisti de clasă.

"Momentul de maximă importanță al profesiei noastre – ne spune – este acea secundă în care pornesc racheta. Iar pornirea sa pe trajectoare trebuie să fie perfectă! Acea secundă, însă, are, investită în ea, toate eforturile noastre, depuse în antrenamente zilnice în care, neconținut, punem la punct sevante, mișcări, formări reflexe. Căci, în "secunda cheie" totul trebuie să meargă cu precizie de cronometru, fiecare om al grupului să-si indeplinească rolul fără gres, în toate etapele premergătoare lansării. Si, după aprecierile comandanților nostri, cred că mica noastră echipă a reusit să fie la înălțimea misiunilor incredințata".

(C.C.)



Foto Bogdan DINU

16 ANI PE FRECVENȚA MARINEI ROMÂNE

A atmosfera dintr-o cabină radio, cu stațiile asezate ordonat care îmbracă aproape în întregime doi dintre peretii cabinei, cu fășătul neîntrerupt înzvorât din difuzoare în astfel de semnale ce vin pe unde nevizibile, cu frânturile de conversație receptate din eter și care mie mi s-au părut intoldeaua "răstite" și parcă "stăsile" tihna cabinei, loate acestea sunt de natură, dacă nu să înlimideze, cel puțin să inducă o anumită stare de disconfort redactorului aflat în documentare. Însă maistru clasa I Vasile Oltanu, de pe 262 ("VICEAMIRAL VASILE URSEANU"), stăpânul și măntuitorul acestor buloane și frecvențe, indicatoare și difuzoare, se află în largul său. Din cei 38 de ani, 18-i-a petrecut într-o cabină radio, trimitând și primind radiogramme. Nimic spectaculos în evoluția profesională. Ca mulți din oamenii marinei s-a născut și a crescut la Tulcea unde a și urmat Liceul Naval din dragoste pentru mare și nave. Chiar și optiunea specializării profesionale, de radiotelegrafist, i-a fost inspirată – banal, am putea spune – de pasiunea pentru acest domeniu a unui prieten al fratelui său. La primele două – dragostea de mare și de profesie – s-a adăugat, însă, dorința integrării în armată, în Marina Militară, locul unde poli să rămăi "curat" după cum îmi spune. Ne regretă nici azi această decizie, luată nu în vremurile "tuluri" de azi ci cu mai bine de 19 ani în urmă. Este mandru de statutul său de maistru militar de marină iar spiritul de corp al acestor oameni – pentru că un astfel de corp există în marina noastră militară – se observă ușor. Viața acestor maistri – în fața carora îmi scot oricând palăria, indiferent de specialitatea lor – nu este deloc usoară. 9 din cei 16 ani imbarcată au fost pe vedetele torpiloare. Pentru cei care cunosc acest tip de navă perioada poate fi considerată o mică performanță: "Ce viață duc foștii mei colegi de acolo – atâta că au mai rămas – nu măs mai întoarcel" îmi spune cu sinceritate. "Vară iarnă noi lesem pe mare și nu 3-4 ore ca acum, săteam 4-5 zile în condiții vitrege de trai". De la una din astfel de iesiri are și cea mai tristă amintire. S-a întâmplat în iunie 1990 într-un mars de la Sulina la Mangalia pe o mare rea, când apa a inundat stația radio făcând-o nefuncțională în condiția în care vedeta să era navă-comandanță. Cel mai rău a fost însă pierderea peste bord a unui coleg de scoală, de pe cealăllă navă, și al cărui corp nu a mai fost găsit niciodată. Poate de aceea una din cele mai fericite zile a fost cea în care a fost numit pe 262, în urmă cu 7 ani, unde condițiile de muncă sunt incomparabil mai bune. Poate părea ciudată la prima vedere bucuria mutării pe o navă la Constanța în condițiile în care faci naveta din Mangalia dar nu și atunci când după 16 ani de stat acolo (iar soția este din Constanța) – ca în cazul multor familiile de marinari militari – se ivese sansa, cel puțin teoretică, a cumpărării unui apartament în Constanța. În atâta anii de serviciu a transmis și a primit peste 1000 de radiogramme. Mereu cu urechea la pândă, trebuie să stai permanent în alertă ca să preia corect toate datele, mai ales atunci când este navă comandanță. Printre altele nemultumiri legate de dotarea marinei aici am constatat cu satisfacție o situație aproape inversă. Sunt foarte mulțumiți de tehnica pe care o am la bord; aici se poate face meserie. Ca peste tot, însă, este loc și de mai bine. Dar eu nu aş da statul acestea pentru altele – poate doar puțin îmbunătățito – pentru că "gădilate" cum trebuie de noi, ne facem treaba cu ele". Aceasta este maistru clasa I Vasile Oltanu, omul căruia îi place ceea ce face, îi place viața militară și pentru care, dacă ar fi să ia viața de la început, "lungimea de undă" ar fi aceeași. (B.D.)

MARINARI SUB MARELE PAVOAZ

"Nu regret nici o secundă că am intrat în Marina Română!"

Locotenentul-comandor Eugen Ciordas, comandanțul U.L.3 de pe 260 ("AMIRAL PETRE BĂRBUNEANU") se consideră un om ambicioz. De fapt, aceasta este trăsătura definitorie a caracterului său: o ambioare dublată de perseverență și tenacitate și focalizată precis spre atingerea unor standarde profesionale pe care uneori și le impune singur. Crede că a devenit marină dintr-o ambioare de fără în devenire. La convergența pasiunilor pe care le are (pescuitul, navomodelismul și filatelia – de la care îmi spune că a învățat multe lucruri despre marină) a rezultat optiunea sa pentru cariera de ofiter de marină. Ardelean de origine (din Bihor) s-a "adoptat" singur aici – după cum spune - și și-a întemeiat o familie "nouă", la târm de mare. Pe navă este din 1992 iar traseul profesional pe diferite nave militare nu este ieșit din comun. În plus, din 1993 este, probabil, singurul ofiter din armata română care are specializarea infanterie marină obținută în S.U.A. Este absolvent al anului I (Scoala de luptă amfibie) al Academiei Tactice de Infanterie Marină din Quantico, Virginia, U.S.A., promovia 1993/1994. Este convins că o asemenea specializare are un viitor în fortele noastre armate chiar dacă acum nu este atât de apreciată. Această specializare este o dovedă a ambioarei sale dar și a faptului că la un moment dat – din punct de vedere al carierei militare – U.L.3 este o linie moartă: "Pentru gradul meu următor nu mai există funcție pe navele marinei militare și nu m-as vedea să stănd într-un birou; mă consider un om de mare."

Nu vreau să credeti că această specializare îl pune în umbră pregătirea de bază. Ulterior, am aflat (chiar de la comandanțul navel, căpitan-comandor Vasile Giosean, că este bine apreciat. Crede că nu există domeniu – inclusiv ASA – în care să nu se poată mai mult: "Cu armamentul și tehnica de acum mai mult nu putem pretinde că asta nu înseamnă că trebuie să ne limităm gândirea la tehnica de



Foto Bogdan DINU

acum". Recunoaște că a avut profesori buni la Academie, precum profesorul Nemțeanu "un om care stia să dea și caleală din ceea ce avea și datorită lui am devenit unul din oamenii bine pregătiți în domeniul torpilelor". Activitatea de zi cu zi pe navă îl este mult usorată de faptul că are maistri buni, care își cunosc meseria.

Nu crede că momentele greie patrecute pe mare sunt deosebite. "Navy is not a job, is an adventure. (Marina militară nu este o slujbă, este o aventură) deci, prin definiție, marina este o aventură prin modul ei de a fi. Atâtă timp cât este o aventură permanentă tot ceea ce este ieșit din comun este de fapt normal. Mările de gradul 6-7, astăzi sunt condiții în care trebuie să lucreze un marină, nu e ceva anormal". În schimb, însă, nu e mulțumit de statutul său social și material: "Dacă pot să înțeleg economia de tranziție de acum nu pot să înțeleg cum putem întări capacitatea de apărare a țării scăzând capacitatea de cumpărare a cadrelor militare. Astăzi, la o zi după leafă, te cauti de bani de tigări!". Putin sărat poate, dar problema există. Crede că i s-a făcut o nedreptate atunci când nu i-a fost aprobată plecarea pentru cel de-al doilea an de studii în America, deci astăzi nu i-a transformat într-un pilot. "Nu regret nici o secundă că am intrat în Marina Română. Pentru asta lupt în continuare, pentru că totuși vreau să rămân în Marina Română, vreau să-mi fac treaba și mai ales, vreau să fiu folosit". (B.D.)



ÎN INSPECȚIE ȘCOLARĂ CU... ȘALUPA



Sunt locuri, sunt colectivități umane, în această țară, unde singura sau majora posibilitate de comunicare cu "restul lumii" îl reprezintă calea apei. Așa este zona Delta Dunării, cu localitățile și oamenii săi, dispersați în această mare împărăte a apelor. Aici, tot ce este vital este legat de apă, de barcă, de șalupă, de vapor. Dobândirea hranei cea de toate zilele, mersul la doctor, călătoria la rude sau cu treburi administrative, aprcovizionarea, totul, absolut totul, se leagă de apa și ambarcațiuni. Dacă acum câțiva ani, de ZIUA MARINEI, scriam despre nava "DELTSAN", acest "dispensar" navigant, așteptat, cu explicabilitate nerăbdare și speranță, în localitățile din Delta, azi vom evoca o altă ipostază inedită a vietii în zonă, profund dependentă de marină și navă. Dacă sosirea "DELTSANULUI", într-o îndepărtată localitate din Delta, înseamnă asistență medicală, sosirea șalupei "ADELA" – și ea tot asa de cunoscută până în "creleril" Delta – înseamnă legătura cu... școală. Căci, aparținând Inspectoratului Școlar Județean Tulcea, nava este singurul mijloc special dedicat pastrării contactului cu școlile din localitățile de pe brațul Sulina, Sfântu Gheorghe sau Chilia, de la Periprava, C.A. Rosetti, Pardina sau Chilia Veche. Cu ea se deplasează inspectorii școlari sau profesorii, cu ea se aduc, când este necesar, manuale, într-un cuvânt, prin intermediul său școlile Delta rămân în circuitul școlar firesc. Să, poate, în această zi de sărbătoare a marinarii, oamenii școlii din Delta, vor avea un gând bun pentru modestii, dar atât de utili lor prietenii – marinarii de pe "ADELA": comandanțul Vladimir TROFIM (om care, din cei 35 de ani ce-i are, 20 i-a petrecut pe Dunăre, pe nave de pescuit sau alte ambarcațiuni), mecanicul Constantin ISAI și marinarii Cătălin TANASE. (C.C.)

MARINARI SUB MARELE PAVOAZ



ŞEFUL DE ECHIPAJ – un “soldat universal”



Seful de echipaj are în subordine maistrii militari și militarii în termen de pe navă, iar activitatea lui se reflectă în aspectul interior și exterior al navei, în pregătirea personalului pentru a acționa atât în activități de rutină cât și în situații de criză, ceea ce se constituie, de fapt, într-o “imagină a realității”, la un moment dat.

Maistrul militar clasa a II-a Tudor ALEXA a absolvit Școala Militară Maistri de Marină, specialitatea radiolocație-hidrolocație, în anul 1983, fiind repartizat în funcția de comandant grup radiolocație pe vedeta blindată 95 (176), din cadrul divizionului 145 vedete blindate. În anul 1987 este numit șef de echipaj, iar în 1992 se mută pe vedeta blindată 177, unde își desfășoară activitatea și în prezent.

Nava a participat, în 1994, la festivitățile de la Brăila prilejuite de reînființarea Flotei de Dunăre, unde a reprezentat divizionul, iar în ziua documentării erau în toi pregătirile pentru aplicația “DUNAREA '97”.

Problemele cu care se confruntă șeful de echipaj – “o funcție ingrată dar care oferă și multe satisfacții” – sunt multe și complexe, începând cu asigurarea materială – “nu se poate întreține o navă, în 6 luni, cu 2 mături, 10 lavete și 3 săpunuri” - și terminând cu încadrarea funcțiilor

bord – “este foarte greu pentru 3 marinari să suplimentească atribuțiunile altor 20”. La acestea se adaugă numărul mic al orelor de instruire efectivă pe fluviu, deoarece “marinarii trebuie să naveze, măcar de 2-3 ori pe săptămână, pentru dezvoltarea reflexelor necesare rezolvării situațiilor inedite impuse de navigația pe fluviu”.

Totuși, trecând (cu greu...) peste aceste probleme, există satisfacția faptului că “echipajul este foarte unit”, un exemplu în acest sens fiind “turul de forță” de o zi și o noapte, când a fost vopsită totală nava (400 m²) și când “tot echipajul, de la comandant la ultimul marină” s-a mobilizat exemplar. Sau ziua de 13 martie 1995 când nava, aflată într-o misiune de patrulare la Slăntu Gheorghe, s-a confruntat, la kilometrul 25, cu o furtună fără precedent pe Dunăre (după cum susțin “veteranii”), cu valuri de peste 4 metri, situație care a consolidat atât legăturile profesionale cât și cele camaraderestă dintre membrii echipajului.

Maistrul militar clasa a II-a Tudor ALEXA rămâne, în continuare, optimist, sperând la redobândirea “deznăvătării și statutului armatei din perioada Interbelică”, proces social care sperăm și noi să se conțureze, măcar până la majoratul fetitei sale, care anul acesta pășește prima dată porțile scoli. (C.S.)



CUM SPRIJINIM BUNELE INTENȚII?

+

In condițiile încadrării actuale atribuțiunile funcției de timonier la navele fluviale sunt preluate de către șeful de echipaj. Dificultățile navigației la fluviu, reclamă din partea acestuia, pe lângă pasiune și o îndelungată experiență dobândită atât în activitățile de rutină desfășurate cât și în situațiile inedite cu care se confruntă.

Maistrul militar clasa I Marian ZBIRLECI a absolvit Școala Militară Maistri de Marină, specialitatea radiolocație-hidrolocație, în anul 1983, fiind repartizat în cadrul divizionului 145 vedete blindate. În anul 1993 a fost numit șef de echipaj pe vedeta blindată 180, ultima navă din generația a treia. Legătura sentimentală cu aceasta a fost consolidată și datorită faptului că, împreună cu echipajul actual, a participat la recepția vedetelor blindate, în Santierul Naval de la Mangalia.

Din anul 1993 a desfășurat misiuni în cadrul tuturor activităților organizate, atât de unitatea din care face parte, cât și de Flota de Dunăre – aplicații, trageri de luptă, misiuni

de patrulare, exerciții “DUNAREA '95” și “DUNAREA '97”.

Deoarece “orice obiect nefolosit în parametrii proiectați nu scoate randamentul corespunzător”, întâlnim și alii probleme referitoare la numărul orelor de navigație pe fluviu, care este prea mic în comparație cu necesitățile instruirii și dorințele de perfecționare ale echipajului. Cu toate acestea există în continuare perceptia pozitivă a principiului conform căruia “în permanență trebuie să te adaptezi la nou, atât în ceea ce privește tehnica de luptă cât și perfecționarea navigației, în general și a navegației pe fluviu, în special”.

Averi o nouă confirmare a zicalei “greutățile îi unesc pe oameni” în afirmația șefului de echipaj – maistrul militar clasa I Marian ZBIRLECI – care poate oferi suficiente exemple de acțiune unitară a echipajului, în situații de criză, rezolvate cu eforturi deosebite, dar soldate cu satisfacții pe măsură. (C.S.)

Rubrică realizată de:



Locotenent-colonel Costin CONSTANDACHE

Căpitan Costel SUSANU
Bogdan DINU



MARINARI SUB MARELE PAVOAZ

"UN GÂND PENTRU CEI PIERIȚI ÎN VALURI ȘI FOC"

Urcând la bordul navei "POIANA", un cargou de 1920 tdw aparținând companiei "ROMLINE", nu stiam că întâmplarea îmi va oferi posibilitatea să cunosc un om absolut deosebit, din marea familie a marinilor. Un om căruia destinul său tragic, dar și generos, îl conferă, alături de alți doi marinari, aureola de erou al celei mai mari drame pe care flota comercială modernă românească a cunoscut-o. Căci, domnul ofiter I mecanic Dragos VOICESCU, acum ambarcat pe "POIANA", este unul dintre cei trei supraviețuitori din infernul de flăcări în care a pierit petrolierul "INDEPENDENȚA", în Bosfor, în anul 1979. Dramă relatată și în paginile acestei reviste, de un alt supraviețuitor, șeful mecanic Sorin MIHAILOSCU.

Discuția se leagă greu și omul, probabil, crede că am venit special să-l "descos" despre acea dramă pe care se străduiește, din răsputeri, de 18 ani, să o dea uitării, fără să reușească. Astăzi spune după ce "gheata" se sparge și interlocutorul se convinge că doar întâmplarea ne-a pus față în față și că intenția redactorului, ca și a revistei "MARINA ROMÂNĂ", în general, nu este "să stoarcă", din drame ale mărlor, senzational și... liraj. Vorbind despre mare, marinărie, destinul flotei, occlind cu delicatețe problema "INDEPENDENȚA". Piteștean la origine, domnul Dragos VOICESCU a optat pentru marină "conjugând" imaginea mărlor pe care o știa din vacanțele copilăriei cu dorința de a face "o profesie deosebită". În 1974 termină Institutul Superior de Marină "MIRCEA CEL BĂTRÂN" și

a navigat "în patru zări", convingându-se că "marinăria este frumoasă, interesantă, la început te fascinează, cu ineditul ei, dar apoi realizezi căt de dură, căt de grea și ce sacrificii presupune viața de marină. Izolare, instruirea fată de casă și, apoi, stăti - neprevăzutul, ce s-a chemat pentru mine "INDEPENDENȚA". De afară se vede altfel profesia, unii chiar văd niste bani mulți. Dar i-aș întreba, cătă marinari pricopii au văzut, bineînteleasă înafara cătorva care au fost marinari și ați sunt armatori, străduindu-se să uite că au fost și ei navigatori și să "taxeze" căt mai mult fostii colegi? Dar nici măcar acesti armatori nu sunt "oamenii cu bani" din companii, în spatele lor afăndu-se, de obicei, alții care nu știu despre marinărie decât că "este o vacă bună de muls". Si puțin le pasă de echipajele, de oamenii pe care îi abandonează prin porturi îndepărtate. Măcar un lucru bun l-a făcut și Traian BĂSESCU. În acest sens, impunând companiilor să depună o minimă garanție pentru plata echipajului. Dar parcă e numai asta?"

O clipă discuția trenează, apoi se încheie cu o revenire bruscă tot la punctul "tierbințe" pe care amândoi ne-am străduit, fără să reușim deplin, să-l uităm, să-l ocolim. "Dar parcă pot să uiti ceea ce e de neuitat? - mă întrebă. Iar de ZIUA MARINEI as vrea ca marinări, ca oamenii ce-i înțeleg pe marinări și munca lor, să nu-l uite pe cei pieriți în valuri sau în flăcări, și măcar o dată pe an să le trimită, acolo unde vor fi fiind sulletele lor, un gând pios și bun!" (C.C.)



Uneori, speranța s-a numit "Galați 5"

In primul număr al revistei noastre, din acest an, în cadrul rubricii "Marea crudă", vă relataam, stimării cititorii, un act de bravură al marinilor de pe remorcherul "GALAȚI 5", aparținând companiei de remorcare "COREMAR", din portul Constanța, și anume intervenția de salvare a pescadorului turcesc "GOROGLU". Relevam atunci spiritul de solidaritate marinărească, hotărârea și profesionalismul echipajului de pe "GALAȚI 5" care, înfruntând stihile, a salvat viața altor marinari.

Ne-am axat atunci, cum era și firesc, pe descrierea faptelor, dar acum urcăm din nou la bordul lui "GALAȚI 5" cu intenția de a vă prezenta, în această rubrică dedicată oamenilor mărlor, ZILEI MARINEI ROMÂNE, pe unul dintre oamenii ce pot fi considerați, fără să sărgădă, reprezentativi pentru "confreria" marinilor de pe navele portuare – comandanțul remorcherului "GALAȚI 5", domnul Adrian Aurel DOBRE, cel care a comandat nava, în iarna trecută, în operațiunea de salvare amărătă. Bucureștean de origine, domnul Adrian Aurel DOBRE, ca atât alii colegii de generație, a simțit, adolescent fiind, chemarea mărlor căreia i-a răspuns cu elanul și dăruirea tinereții. În anul 1975 dădea examen de admitere la Institutul Superior de Marină "MIRCEA CEL BĂTRÂN", "poarta de oncare" prin care au intrat toți cei ce și-au fixat ca ideal profesional meseria de marină. "După terminarea cursurilor – ne spunea domnia sa – în 1979, am navigat timp de trei ani pe nave ale flotei comerciale. Dorința mea de a străbate mărlor și de a vedea tinuturi îndepărtate, a fost răsplătită. Într-un interval relativ scurt, am

navigat spre India, în Mediterana – acostând în mai toate porturile riverane importante – apoi în Nord, în Atlantic, atingând coastele Franței, Angliei, Germaniei etc. Să poate as fi continuat și astăzi dacă o problemă de familie nu mă determină să treac pe nevele portuare, în 1982. De atunci, în 15 ani de zile, am participat la derularea a mii de manevre de asistență la navele ce-au intrat sau au ieșit din portul Constanța, manevre cu barje la Agigea, cu "lașuri" (barje plutitoare) în port; iarnă sau vară, poartă frumos sau în condiții meteo mai vîtrege, navele portuare sunt la datorie, căci ele – aşa gărdim noi, căt de la remorcerile, cu modestă mândrie – sunt adevaratul "sistem nervos" al acestui mare port. Iar, uneori, când datoria ne-o cere, am suplinit lipsa navelor de specialitate îndeplinind misiuni de salvare, ca în cazul lui "GOROGLU", sau "BEGA" (1985) sau intervenția la incendiul de pe "BUCSANI" (în 1991) cu sentimentul că ne facem datoria și că trebuie să facem tot ce putem pentru a veni în ajutorul unor colegi aflați în situații dificile". În 1990, comandanțul DOBRE, împreună cu colegii săi, a preluat din sanctuarul Turnu-Severin nava "GALAȚI 5" pe care se află și azi. "Am fost atunci în comisia de recepție împreună cu șeful mecanic Mihai RAZI, șeful de echipaj Stefan GRIGORIOȘOAIA, cu ofiterul electrician Marcel DATCU, motoriștili Gheorghe MOCANU, Vicențiu NICA, marinul Gheorghe DACHE, oameni care sunt și azi pe navă și cu care alcătuim un echipaj bine sudat, "la flacăra" profesiei și a legăturilor prietenești ce s-au consolidat în timp". (C.C.)

ROMÂNIA TREBUIE SĂ-SI POATĂ APĂRA SINGURĂ INTERESELE PE APĂ

Recent, Consiliul Suprem de Apărare a ţării a definitivat Strategia de Securitate Națională a României. Președintele urmând să o prezinte Parlamentului. Din informațiile apărute în presă am înțeles că, în baza acestei strategii, se vor elabora strategii departamentale, inclusiv în domeniul apărării armate, apărare care trebuie realizată atât cu mijloace proprii, cât și în cooperare cu aliați și partenerii noștri din spațiul european, euro-atantic și internațional.

Intrucât orice Strategie națională de apărare a intereselor fundamentale ale statului are o doctrină strategică, doctrină care stabilește misiunile generale și modul de îndeplinire a acestora de către fortele armate în totalitate și de fiecare categorie de forțe în parte, în timp de pace, de criză sau de război, doresc să-mi exprim opinia și să prezint o propunere privind doctrina strategică maritimă românească. Sintetic, aceasta ar putea fi formulată astfel: "ROMÂNIA TREBUIE SA-SI POATĂ APĂRA SINGURĂ INTERESELE MARITIME ÎN MAREA NEAGRĂ SI PE FLUVIUL DUNĂREA, SI ÎN COOPERARE CU ALIAȚII SI PARTENERII SĂI ÎN CELELALTE SPAȚII MARITIME INTERNATIONALE".

Este cunoscut faptul că întreaga comunitate internațională acordă o deosebită atenție securității activităților maritime, inclusiv prin folosirea forței navale, în scopul apărării comunicatiilor maritime împotriva acțiunilor pirateriei și preventivării contrabandei, cât și a protejării activităților economice și industriale din zonele maritime exclusive, statele luând totodată și multe alte măsuri de protecție.

Insemnatatea activităților maritime pe care le desfășoară România azi consider că este înțeleasă corect de către factorii de decizie politică, fapt reflectat în legile și hotărârile emise pentru acest domeniu în ultimii ani. Recentă vizită pe care președintele ţării a făcut-o în portul Constanța (și domnia sa a afirmat că dorește să declanșeze o inițiativă prezidențială pentru dezvoltarea acestui port) este încă un argument în acest sens. Un domeniu de maximă importanță pentru securitatea și vitalitatea unui stat este cel maritim. Acesta este cel mai ușor de agresat, atât în marea adiacentă cît și în majoritatea apelor internaționale, motiv pentru care și România trebuie să aibă o concepție bine definită despre felul cum își va apăra aceste interese și, bineînțeles, să stabilească mijloacele necesare pentru aplicarea acestor concepții.

Dacă, în cursul timpului, oamenii noștri politici au înțeles mai bine importanța și dimensiunea activităților maritime pentru țara noastră, nu același lucru putem spune despre teoreticienii militari sau despre cei care au elaborat strategiile militare, până în prezent.

Studiul unor lucrări de referință privind doctrina strategică românească ne duc la concluzia alarmantă că autorii care s-au preocupat de această problemă au ignorat aspectele apărării intereseelor maritimă. Astfel le-au tratat generalii Sichitiu și Ioanitu în "Elemente de Strategie", lucrare care a dominat gândirea strategică românească într-o doară război mondiale, iar cei care au elaborat "Elemente de Strategie Militară" în anul 1975 au privit interesele maritime limitat, rezumându-se numai la apele naționale. Care este motivul? Ei nu au înțeles că războiele între statele continentale se câstigă pe uscat dar sunt alimentate de pe mare. Se cunoaște drama noastră în primul război mondial când am pierdut foarte repede Dobrogea și ieșirea la mare, iar furniturile de război trimise de aliați, tot pe mare, rătăceau prin imensitatea rusească.

Doctrina strategică maritimă românească trebuie să fie un domeniu al gândirii militare privind apărarea intereseelor pe ape ale

PROPUNERE PENTRU DEFINIREA DOCTRINEI STRATEGICE MARITIME ROMÂNEȘTI

țării de către toate categoriile de forțe ale armatei și nu trebuie privită numai ca pe o problemă exclusivă a Marinei Militare. Este și motivul pentru care trebuie cunoscută la toate eșaloanele Armatei Române. Pe mare vor aciona navele, avioanele și mijloacele de foc instalate pe uscat, iar acțiunea acestora este de neconceput fără existența mijloacelor radioelectrice de cercetare, descoperire, brulaj etc.

În toate războaiele luptate de noi pe Dunăre activitățile militare au fost foarte complexe, navele fiind un sprijin eficient al trupelor care luptau pe uscat. În septembrie 1916, generalul Eremia Grigorescu, comandant al Diviziei 15 Infanterie, care lupta la Rasova, spunea: "Încă o armă pe care noi o disprețuim socotind-o că nu e bună de nimic. Să știi că dacă azi nu am fost aruncăți în Dunăre se datorează numai flote". Acum, comandanții de unități și mari unități cunosc și apreciază puterea de foc și capacitatea de manevră a navelor fluviale.

Am prezentat câteva argumente care să determină să afirm că doctrina strategică maritimă se referă, în principal, la spațiul unde fortele armate ale țării duc acțiuni pentru apărarea intereseelor naționale, respectiv spațiul maritim și fluvial și nu ca o doctrină exclusivă a Marinei Militare. Se impune fireasă întrebare: De ce trebuie ca România să-si poată apăra singură interesele maritimă în Marea Neagră?

Legislația maritimă internațională asigură libertatea de navigație și de folosire a resurselor mării, dar toate statele au și forțe cu care să-si protejeze comerțul maritim și activitățile industriale de pe mare, cu care să facă diplomatie navală pentru a-și impune voința în relațiile cu alte state sau pentru a împiedica pe cei care îl îngredesc ordinea și, mai nou, de a participa la operațiunile de menținere a păcii, oriunde pe mapamond.

Chiar dacă România are relații normale cu toate statele limitorfe Mării Negre, problemele ei maritime nu sunt rezolvate în totalitate. Mă refer la delimitarea platoului continental și a zonei economice maritimă. Mai mult, pot apărea și alte probleme pe măsură ce vor fi descoperite noi resurse pe care le oferă marea. Desigur că interesele noastre maritime vor fi negociate și apărate de tratatele pe care le vom avea cu statele riverane, dar ele sunt susținute și de puterea militară cu care, la nevoie, putem pretinde aplicarea tratatelor încheiate, sau pentru a împiedica terorismul care, în ultimul timp, pe mării ia ample ore tot mai mari.

O întrebare s-ar putea pune și într-o astfel de formă: Există vreo contradicție între doctrina noastră maritimă, aceea de a fi în măsură să ne apărăm singuri interesele în Marea Neagră, și dorința noastră de a face parte din NATO? Răspunsul este: categoric NU.

Toate țările membre ale Alianței, în politica lor de apărare, pun pe primul plan protecția și securitatea teritoriului și intereseelor naționale și pe planurile următoare acțiunile împotriva amenințărilor asupra aliaților lor și menținerea păcii și securității internaționale. De aceea, cred că este posibil ca, în următorii ani, să colaborăm cu NATO pentru apărarea intereseelor noastre naționale, inclusiv a celor maritime și suntem convini că după ce vom face parte din Alianță, elementul național al doctrinei de apărare nu dispără.

Ceea ce am prezentat în acest articol este o opinie personală. Dacă doctrina maritimă românească va fi formulată așa cum o propun sau într-o altă variantă este mai puțin important. Important este ca aceasta să fie element constitutiv al doctrinei strategice naționale de apărare. De asemenea, ea trebuie să ducă la concluzia importantă că România are interese deosebite pe mări și oceanele lumii iar acestea trebuie apărate prin toate mijloacele avute la dispoziție de către Strategia de Securitate Națională a României.

Viceamiral (r) Constantin IORDACHE

As începe, cu permisiunea dumneavoastră, această expunere cu două întrebări: "Ce este presa?", prima întrebare, și a doua, "De când există presa de marina?".

Fără a incerca să apelez la dictionar să afirmă că presa este aceea însumare de publicații care realizează un schimb de informații și care, plastic, se poate exprima astfel: "De la lume adunată și înapoi la lume date".

Răspunsul la cea de a doua întrebare îl putem da raportându-ne la prima. Presa marinărească nu putea să apară fără existența acelui lumen - lumea marinilor, acea categorie socio-profesională care să se distingă clar în cadrul societății, evident mai referă la societatea românească.

Sfârșitul secolului al XIX-lea găsește Marina Română în plină dezvoltare, cu două componente distincte: Marina Militară și Marina Civilă. Marina Militară traversase deja un război, Războiul de Independență, navele militare și marinarii își făcuseră cu pricință datoria fată de țară și dispunea de două mari unități: Divizia de Dunăre și Divizia de Mare, ultima având în compunere și un bastiment, crucisatorul "ELISABETA".

Iată deci că lumenul marinilor români la sfârșitul secolului trecut prinsește contur, iar triada "mare, marina, marinari" intrase deja definitiv în conștiința unui popor cu vechi tradiții de navigație.

În aceste condiții, la 3 august 1897, la Constanța apare ziarul "MARINA" - ziar al Marinei Militare, comercial și de plăcere "așa cum se menținea pe Ironișciu". La acea dată se împlineau 37 de ani de când comitorul Alexandru Ioan Cuza semnase decretul de unire a Flotilelor dunărene ale celor două Principate românești, decretul constituindu-se în actual de nastere al Marinei Militare Române. Demersul publicistic al acestei reviste este menționat chiar în articolul program semnat de "Directiune" în primul număr: "Marina dorește să devină o tribună deschisă, la dispoziția tuturor acelor care, cu bunăvoie și loialitate, vor dori să servească interesele marinei". În articol se mai specifică: "În dorința de a da glas Marinei Române am creat acest organ. De mult apararea națională simte nevoie de a fi completată prin armarea, atât fixă cât și mobilă, a litoralului Marii Negre și a unei importante porturi a malurilor Dunării de Jos". Iată, asadar, că Marina Română își gasise un "purtător de cuvânt" (ca să folosește expresie întrată în vocabularul activ, în ultimul timp) care să aducă la cunoștință opiniei publice, nu numai a marinilor, informații despre munca și aspirațiile acelor oameni ce și-au legal viața de ape, despre viața porturilor, a satelor navale, legislația maritimă, războiul naval, istorie navală etc. "MARINA" a fost publicație bilunară până la 1 ianuarie 1898, după care a avut apariție lunară până în august același an, iar începând cu 15 noiembrie 1897 apare la București. Ultimul număr, bogat ilustrat, avea să apară cu titlul schimbat în "REVISTA MARINEI".

Chiar dacă a avut o viață scurtă, doar 17 numere, revista "MARINA" a făcut o intensă propagandă pentru crearea unei marine militare și comerciale naționale bine organizată și dotată la nivelul tehnicii contemporane capabile să asigure atât apărarea pe apă a țării cât și necesitățile de comerț. Ar mai fi de semnalat un fapt important la această publicație, acela că autorii articolelor semnau cu pseudonime gen: "sambat marinarii", "musulmanul", "gabierul" etc.

Evolutia ulterioară a publicațiilor marinărești demonstrează, indubitabil, faptul că revista "MARINA" a reprezentat punctul de plecare, în timp, a unei adevărate instituții cu implicații socio-

profesionale deosebite pe care o numim "Presa de marina", instituție care azi aniversează un frumos și de invidiat jubileu - CENTENARUL.

Analizând evoluția publicațiilor marinărești pe parcursul celor 100 de ani vom constata că acestea pot fi împărțite în 3 categorii: publicații de informare și cultură marinărească, publicații profesionale și științifice și publicații școlare. Mai există și o patră categorie de publicații, al căror titlu fac parte din tematica marină, dar nu au nimic comun cu aceasta. Ele sunt publicații locale sau promovăază interesul de grup și au denumiri ca: "FARUL CONSTANTEI" (1880), "ROMÂNIA TRANSDUNĂREANĂ" (Tulcea 1880), "DUNAREA DE JOS", "FARUL". Despre ultimul titlu se poate vorbi ca având un caracter inflationist, apărând în diverse porturi și orașe cum ar fi: Tulcea, Galați, Dorohoi, Craiova, Râmnicu Vâlcea, București. Să ne amintim că ultimul ziar cu acest nume, "FARUL", era organul de presă al Frontului Salvării Naționale din Constanța după 1990. Nu este cazul să le includem în presa marinei. Revenind la publicațiile de informare și cultură marinărească în cel

100 de ani de presă de marină identificăm aproximativ 15 titluri din cele peste 50 apărute. Continuându-se în forma de prezentare al acestora relevă faptul că ele se adresează unui larg spectru de cititori, de toate vîrstele și profesiile, indiferent dacă trăiesc pe malul marii sau fluviu, în oricare alt colt de țară. Marea și lumenul marinilor prin complexitatea și frumusetea lor fascină și adolescentii, trezesc interesul iubitorilor de apă, stârnesc imaginația tinerilor, scriitorilor, poetilor, oamenilor de artă, trezesc interesul istoricilor și lingvistilor, a oamenilor de diferite profesii și, nu în ultimul rând, argumentează spiritul patriotic și conștiința apartenenței la mare.

Următoarea publicație din această categorie a presei marinărești o întâlnim la Galați, începând cu decembrie 1912 până în noiembrie 1913 și Brăila, noiembrie 1913 - aprilie 1914 și se intitula "REVISTA MARINĂ".

Era o publicație bilunară și aborda o gamă largă a vietii marinărești cum ar fi: navigație, literatură și jurisprudență marină, viața de port, pescuit, naviosi, trafic maritim și construcții navale, navigația de plăcere. Avea și un supliment în limba franceză, "LA REVUE MARINE", prin care toate aceste aspecte erau aduse la cunoștință străinătății într-o limbă de largă circulație internațională.

Din păcate, din diverse motive și credem că ele erau, în primul rând, de natură financiară, astfel de publicații nu aveau o viață prea lungă. Revista își încheia apariția în aprilie 1914. Următoarea publicație se va intitula "REVISTA MARITIMĂ" și va apărea între anii 1920-1921 tot la Brăila.

În noiembrie 1931 apare la București "ROMÂNIA MARITIMĂ SI FLUVIALĂ", revista Ligii Navale Române pentru propaganda, orientarea și apărarea intereselor pe apă care, începând cu luna mai 1934, își va schimba denumirea în "MAREA NOASTRĂ".

Revista a fost fondată de un grup de oameni cu dragoste de marină și obisnuiti cu arta scrierii, în frunte cu, de acum cunoscutul publicist și scriitor marin, comandorul Eugeniu Boțez, cunoscut sub numele de Jean Bart, autor al unor opere înalte de patrimoniu literaturii române: "Jurnal de bord", "Schile Marine", "Europolis". Este fără îndoială cea mai importantă publicație de informare și cultură marinărească din perioada interbelică, demersul publicistic fiind cuprins, în chenar, pe copertă: "Cuprinde articole, informații și vederi din marina



continuare în pagina 12 ➔

 urmare din pagina 11

națională, marinele străine, navigația maritimă, fluvială și de plăcere. Viața porturilor și viața marinarii, hidroaviației, pescării, turism, sport nautic, literatură, călătorii și fapte nautice". Motto-ul revistei, de asemenea inscris pe copertă, era redat prin profeticele cuvinte ale marelui om politic și de cultură român din a doua jumătate a secolului al XIX-lea, Mihail Kogălniceanu: "Cheia măntuirii noastre este drumul Dunării spre Marea Neagră".

Revista cuprindea articole referitoare la istoria marinei noastre militare și civile, memorii ale ofițerilor de marină, informații privind evenimentele din cele două flote, construcțiile navale și portuare, literatură – proză și poezie – cu specific marinăresc informații cu privire la marsurile unor nave-școală române și străine sau despre flotele militare și civile ale altor țări.

Beneficiind de aportul redațional al unor reputați publiciști și oameni de artă, marinari, comandorul Jean Bart – director, comandorul Aurel Negulescu – redactor, locotenentul pictor Dimitrie Stăubel – secretar de redacție, "MAREA NOASTRĂ", prin tematica deosebit de interesantă a articolelor, spațiile ample acordate istoriei marinei române, a faptelor de arme săvârșite de marinari în cele două războaie la care au participat, de independentă și de întregire și prin promovarea unei literaturi de marină de bună calitate, abordând totodată și evenimentele navale la zi, și-a căstigat o largă aderență la public nu numai în porturile maritime și fluviale ci și în majoritatea orașelor țării, mai ales acolo unde se aflau filiale ale Ligii Navale Române.

Un rol deosebit de important l-a avut revista atunci când Liga Navală a inițiat o colectă publică pentru construirea unei noi nave-școală în urma "pensionării" vechiului bric "MIRCEA". În paginile acesteia s-au regăsit numele tuturor cetățenilor sau societăților care au contribuit finanțar la suma colectată, ceea ce constituie un stimulent deosebit pentru donatorii.

Pe parcursul celor 136 de numere, timp de aproape două decenii de existență, "MAREA NOASTRĂ" a beneficiat de scrierile unor personalități de prestigiu din Marina Română: amirali Gavrilescu, Sebastian Eustatiu, Georgescu, Coandă, general Paul Teodorescu, comandorul Aurel Negulescu cel care i-a succedat la conducere lui Jean Bart, Nicolae Ionescu – Johnson, scriitorii Liviu Rebreanu, Tudor Arghezi, Ion Minulescu, Ion Pillai.

Cronicar obiectiv al principalelor evenimente politice din viața românilor, prezervând totodată și aspecte ale războiului naval din cea de-a doua Conflagrație mondială, revista se constituie într-un adevarat documentar pentru toți cei care ezi se apleacă asupra studierii istoriei mai mult sau mai puțin apropiate a Marinei Române.

În martie 1949 atunci când, din motive politice, Liga Navală și-a început activitatea, s-a întrerupt și firul aparițiilor "putătorului său de cuvânt", revista "MAREA NOASTRĂ", aceasta constituind o pierdere foarte mare pentru presa marinărescă (în perioada ianuarie-martie 1949 a apărut sub numele de "MARINA").

Tot în această categorie de publicații putem încadra ziarul "MARINA NOUĂ" care a apărut începând cu 23 noiembrie 1945, săptămânal de educație ostășească editat de Comandamentul Marinei Militare care-și va schimba, la 1 mai 1954, denumirea în "FLOTA PATRIEI".

Ziarul a căruia apariție a început în anul 1982 a avut o contribuție importantă, în epocă, la educarea tinerilor marinari, la creșterea nivelului de cultură marinărescă, îmbunătățirea pregătirii de luptă, stimularea spiritului patriotic al acestora. Printre redactorii ziarului s-au numărat publiciști de prestigiu cum ar fi: scriitorul Ion Aramă,

comandor drd. Ilie Manole, comandor Ion Ciubucă.

Cea de-a doua categorie de publicații marinărești o constituie celă ce un pronunțat caracter profesional și științific și care se adresează unui grup mai restrâns de cititori: ofițeri de marină militară sau civilă, ingineri și tehnicieni navalini, tacticieni, istorici militari și, în unele cazuri, lucrători sau sindicaliști portuari.

Prima publicație de acest gen a apărut în martie 1900 sub denumirea de "REVISTA MARITIMĂ" având un colegiu de redacție cu nume prestigioase în marină: căpitanul comandor Sebastian Eustatiu, șeful de stat major al marinei – director, viitor comandant al Marinei Militare (1909 – 1916), căpitanul Petre Demetriade, inginerul clasa a II-a Gheorghe Ionescu – redactor, iar secretar de redacție, Tânărul sublocotenent, aflat în pragul consacrárii literare, Eugeniu Bolez sau Jean Bart cum este cunoscut în literatură.

Chiar în primul număr, inserat pe coperta a IV-a, revista își prezintă programul care conține probleme legate de: Marina Militară și comercială, astronomie și navigație, arte și științe militare, construcții navale, electricitate, mecanică și mașini, industrie și comerț, piscicultură, geografie, hidrologie, voiaje, istorie și jurisprudență maritimă, igienă navală, administrație și contabilitate maritimă, note științifice, notițe asupra personalului maritim.

Din conținutul acestui program se poate observa ce instrument prețios de lucru în toate activitățile legate de nave și marină era pus la dispoziția celor interesați. De altfel, în "Statutul Revistei Maritime", la articolul 1 se arată: "Scopul revistei este

de a dezvolta gustul scrierii, a încuraja darea la lumină de către ofițeri a diferitelor lucrări științifice și tehnice ale armei, a răspândi în afară importanța acestei arme și, în fine, a tine la curent pe toți cu progresele marinelor străine".

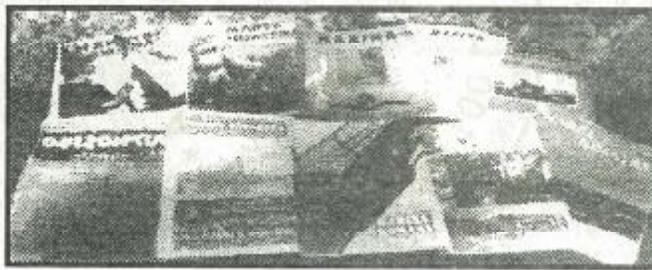
După 12 numere revista își va închide apariția, interesele publicistice de

gen ale marinei fiind preluate, ulterior, de "BULETINUL ARMATEI SI MARINEI" începând cu anul 1904. În paginile revistei ofițerii bine documentați susțineau dezvoltarea și modernizarea marinei subliniind locul important pe care această armă îl are în cadrul sistemului de apărare național. Astfel, locotenentul Constantin Păun, cel care în 1915 va cădea la datorie, într-un amplu articol intitulat "Misiunea Marinei noastre" pleada pentru dezvoltarea marinei militare la Dunăre pentru apărarea pe apă a statului român și a granitelor sale fluviale. Pledoaria sa avea să-și confirme valabilitatea zece ani mai târziu când forțele fluviale au participat activ la acțiunile militare de pe Dunăre în Războiul de întregire.

În aceeași notă se înscrise și articolele unui alt Tânăr ofițer, viitor amiral, locotenentul Constantin Bălănescu, care în numărul din 4 aprilie 1906 evidenția misiunile forțelor fluviale pentru apărarea podului de la Cernavodă, impiedicarea tracărilor peste fluviu, protecția convoaielor și barajelor pe Dunăre, rolul monitoroarelor în ducerea cu eficiență a luptei.

"BULETINUL ARMATEI ROMÂNE" a constituit timp de aproape 10 ani (și-a încheiat apariția în anul 1913) o tribună de la care tinerii ofițeri ai Marinei Militare Române au lansat apeluri argumentate pentru dezvoltarea unei forțe navale capabile să facă față oricărei invaziuni la fluviu sau la mare.

În perioada 1923-1926 apare "ANUARUL MARINEI", publicație deosebit de utilă pentru cei care azi studiază istoria marinei. În acest sens exemplificăm cu cel din anul 1925 care prezenta în primele pagini lista "ofițerilor de marină morți pentru patrie în războiul de întregire a neamului (1916-1919) continuând apoi cu lista tuturor cadrelor militare și civile specificându-se la



fiecare gradele și datele anterioare când a fost înaintat în grad. Acestea mai cuprindea "Ordinea organică a Marinei Militare", "Caracteristicile navelor de luptă", "Operațiunile Marinei în ultimul război".

La începutul anului 1925 apărea, la București, o nouă publicație, intitulată sugestiv "BULETINUL MARINEI" editat de Inspectoratul Marinei care a dezbatut în paginile sale problemele acute cu care se confrunta marina, în epocă: crearea unei baze navale la Mangalia sau Siut-Ghiol, nouătăți în dotarea tehnică a navelor, studii de ordin tehnic privind folosirea în luptă navală a noilor genuri de forțe – submarin și hidroaviația, probleme de drept maritim internațional. Revista s-a bucurat de colaborarea unor ofițeri de marină cu o activitate prodigioasă: comandanții Ion Bălănescu, Constantin Negru, Cornelius Bucholtzer, căpitanul-comandor Gheorghe Koslinski, căpitanii Horia Macellariu și Alexandru Stoianovici, toți, fără excepție, viitori amirați.

În perioada 1926-1931 își va schimba denumirea în "REVISTA MARINEI" – publicație trimestrială pentru cultura navală a ofițerilor.

Deși a avut o viață relativ scură "BULETINUL MARINEI" s-a impus și rămâne în categoria publicațiilor de calitate în perioada interbelică.

"BULETINUL MARINEI MILITARE" va reapărea în septembrie 1945 cu o ară tematică similară, viața sa continuând cu scurte sinope până în zilele noastre.

Tot în această categorie de publicații, cu o ară restrânsă de cititori reprezentând interesul de grup pot fi amintite publicațiile: "CALENDARUL MARITIM" (1909-1915) revista Serviciului Maritim Român, "MONITORUL JUDICIAR AL PORTURILOR BRĂILA, GALAȚI, TULCEA, SULINA și CONSTANȚA" (20 septembrie 1911 - 5 martie 1912), "REVISTA PORTURILOR SI A NAVIGAȚIEI COMERCIALE" (15 ianuarie 1913 - iulie 1916), "ANCORA" – organ de luptă și de apărare a mecenășilor și muncitorilor de la mare, "MAREA" (aprilie 1933 - noiembrie 1936) – organ al sindicatului MAREA din Constanța, "BULETINUL PORTURILOR SI COMUNICATIILOR PE APĂ", "ECOUL SANTIERULUI" (1949-1959), "PORTUL CONSTANȚA" (1960) și altele. Toate aceste publicații au avut un rol important în realizarea schimburilor de informații care preocupau grupurile respective.

Cea de-a treia categorie din spectrul publicațiilor de marină îl reprezintă revistele scolare, reviste care, evident, aveau ca demers publicistic reflectarea vieții și preocupărilor elevilor din instituțiile de învățământ ale Marinei Militare în beneficiul elevilor și invățământului, în general.

Este binecunoscut spiritul de inventivitate al tineretului. În general și al elevilor marinari, în special, care totdeauna și-au căutat și au găsit diverse forme de manifestare publicistică.

De aceea este greu de inventariat și analizat acest gen. Să

considerăm începutul ca fiind făcut de revista umoristică "SIFLEEA" apărută la Scocola Navală în anul 1921. Revista a avut apariție episodică, în schimb era bogat ilustrată, cu caricaturi și texte ce strâneau râsul, semnale cu pseudonime de genul: "Seaman", "Timonier", "Pick" etc.

A doua revistă apărută în aceeași tonalitate publicistică și în aceeași perioadă a fost "METACENTRU" – revistă a Scolii Speciale a Marinei din Constanța care se autocaracteriza: "Apare când poate, conține de toate". Era editată de elevii Scolii Speciale de marină și, la fel ca și precedenta, nu era tipărită ci săpirografiată, cu difuzare internă.

O apariție episodică a avut și revista "SPRE LARG" (2 numere) apărută în martie și aprilie editată de elevii Scolii Marinei.

După anii '60, odată cu dezvoltarea vertiginoasă a învățământului de marină, au apărut și cele mai importante reviste scolare. Ele s-au intitulat "ORIZONTURI MARINE" – revista elevilor Scolii Militare de Ofițeri Activi de Marină (apărută în 1969) mai întâi lunar, apoi trimestrial și anual, până la dispariție, în total 40 de numere și "CATARGE LA ORIZONT" (9 iunie 1980), revista elevilor Liceului Militar de Marină "ALEXANDRU IOAN CUZA".

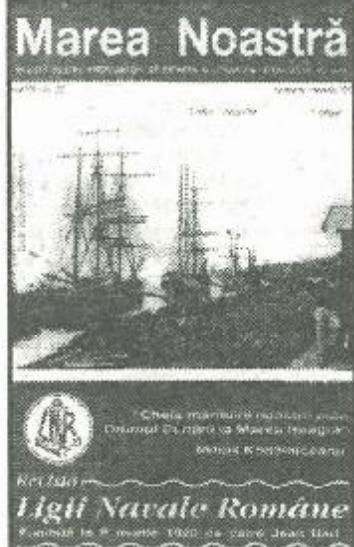
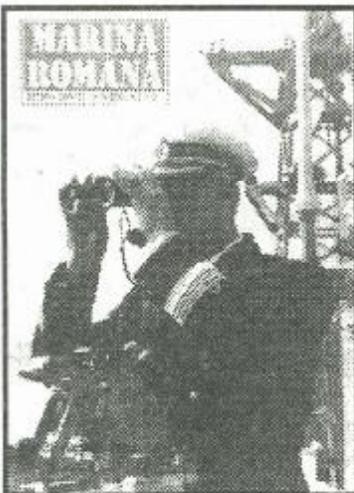
Cele două reviste scolare au avut multe trăsături comune: erau scrise de elevi, exprimau gândurile și preocupările acestora, era scoul visuilor adolescenților sau a tinerilor aflați în pragul maturității, de a ajunge "Magellani" sau amirați ai mărilor. Nu erau capodopere ale genului publicistic și nici literar. Erau însă scrise cu mult susținut, nu arătoare cu har și demonstrau tuturor căt de frumos este să visezi la această vârstă.

Anul 1989 a găsit instituția presei marină aproape de naufragiu. Mai rezista doar "BULETINUL MARINEI MILITARE", politizat și acesta în mare parte.

După anul 1990 tradițiile presei marinărești au fost preluate pentru a fi duse în timp, atât că vor exista marea și marinarii, la Dunăre și Marea Neagră, de publicațiile constănțene "MAREA NOASTRĂ" – periodic al Ligii căpitanilor de cursă lungă (cu 17 numere în anul 1990), preluată apoi de moștenitorul de drept, Liga Navală Română, "MARINA ROMÂNĂ", revistă de informare și cultură marinărească editată de Marina Militară, "TIMONA", revista ligii mașinilor de marină, "MARINA", revista filatelistilor constănțeni, revista științifică "BULETINUL MARINEI MILITARE" și, la Dunăre, chiar dacă într-un singur număr la Tulcea, o apariție inedită "FRUNTARI DANUBIENE" (1996). Se simte nevoia, cred eu, și a unei publicații care să reprezinte Marina Civilă.

Iată, eșădar, că peisajul publicistic de marină este bine reprezentat, la înălțimea tradițiilor sale de 100 de ani, exprimând puternicul sentiment al mărlui, deschiderea spre lume a unui popor cu vocație de navigator și cu peste două milenii de tradiții navale.

**Comandor drd. Ioan DAMASCHIN
Muzeograf drd. Mariana PĂVĂLOIU**



O VIAȚĂ ÎNCHINATĂ MARINEI, O CARIERĂ DE MARINAR MILITAR EXEMPLARĂ

La 1 iunie 1997 Brigada Radioelectronică și de Observare "CALLATIS" își aniversa un sfert de veac de la înființare, prilej cu care domnul viceamiral GHEORGHE ANGHELESCU rostea un discurs a cărui încărcătură emoțională era augmentată nu numai de momentul jubiliar dar și de faptul că domnia sa a fost cel care a pus "platra de temelie" a unității, devenită azi mare unitate. Ce a însemnat acest moment al carierei sale? A fost momentul adevărului, momentul în care unui comandant i se încredințează înființarea (și nu preluarea) unei noi structuri militare și în care își probează capacitatea organizatorică, simțul practic, puterea de muncă pentru a o aduce în cel mai scurt timp la parametri de funcționare. Pentru o carieră de militar aceasta poate fi comparată doar cu o călărie a unui "mester Manole" în care în locul Anei, intrată în legendă, sacrifică timpul, liniștea și, nu rareori, sănătatea.

Toate acestea au un numitor comun: simțul datoriei care, pentru un militar poate merge până la sacrificiul suprem. Suntem convinși că acest simț al datoriei l-a animat pe domnul viceamiral-comandor GHEORGHE ANGHELESCU în întreaga sa carieră militară care, după cum vom vedea, este una de excepție.

Viceamiralul-comandor GHEORGHE ANGHELESCU s-a născut la 18 septembrie 1934, în comuna Cătunu, județul Teleorman. Visurile adolescenței, dorința de a-și măsura fortele cu o profesie deosebit de grea, dar frumoasă, în același timp, pasiunea pentru mare, oricare dintre acestea sau toate la un loc îl-au orientat spre Scoala Militară de Marină pe care a absolvit-o în anul 1955, când i s-a acordat gradul de locotenent.

Visul oricărui locotenent de marină este acela de a ajunge în carieră la tresale de amiral (altfel n-are rost să mai fie locotenent). Suntem convinși că domnia sa, ca locotenent, nu a făcut excepție. Dar, suntem la fel de convinși că treptele de la locotenent la amiral înseamnă multă, foarte multă trudă, dăruire, stință de carte, perfectionare continuă în munca de conducere, sacrificii în viață. Stința de a rezolva situații complexe (uneori limită) în exercitarea profesiei, stința de a înfrunta fururile (nu numai pe mare) și, nu în

ultimul rând, stința de a-ți păstra demnitatea în momentele critice.

Domnul viceamiral-comandor GHEORGHE ANGHELESCU a cunoscut, în cariera sa de militar, din care 42 de ani ca ofițer, toate aceste momente și multe altele cărora nu numai că le-a făcut față "cu brio" dar chiar ar putea constitui lectii despre modul cum trebuie să-ți urmezi destinul profesional.

Prima funcție îndeplinită ca ofițer a fost aceea de ofițer cu navigația la bordul monitorului nr.1 pe Dunăre.



Dorința de perfectionare a pregătirii, concomitent cu dobândirea experienței profesionale, l-au determinat să urmeze, la scurt timp, cursurile Academiei Militare Generale pe care a absolvit-o în anul 1958, fiind numit în funcția de secund și apoi comandant al dragorului de radă 17.

Funcția de comandant de navă, pentru un ofițer de marină, este o adevărată scoală a conducerii și plăie de încercare într-o carieră. Locotenentul major și apoi căpitanul-locotenent Anghelușcă a știut să-și valorifice calitățile native de comandant, să și le perfectioneze astfel că, începând cu anul 1965 a intrunit condițiile de promovare în funcția de sef de stat major de unitate, de data aceasta însă la mare, la o unitate de nave antisubmarin. Această funcție l-a pus în valoare calitățile de bun organizator al activităților la nivel unitate, fapt ce l-a recomandat, nu după mult timp, pentru funcția de comandant de

unitate de nave antisubmarin (1968).

La data numirii în funcție era cel mai tânăr comandant de unitate de nave din Marina Militară, având gradul de căpitan de rangul III. Rezultatele obținute însă în această calitate l-au atras după sine și avansarea "la excepțional" (1971).

Pentru o scurtă perioadă de timp (1971 – 1972) îndeplinește funcția de ofițer cu pregătirea operativ-tactică în Statul Major al Diviziei Maritime pentru ca, începând cu 1 iunie 1972, să î se încredințeze o misiune de mare răspundere: preluarea comenzi Centrului Radioelectronică și de Observare al Marinei Militare, unitate nouă înființată.

Numele căpitanului de rangul II GHEORGHE ANGHELESCU în această funcție nu a fost o întâmplare. Tânăr, energetic, capabil de eforturi fizice și intelectuale deosebite, bun organizator, cu experiență în funcții de comandă și stat major au fost suficiente calități care au dat garanția celor care l-au investit că va face în cel mai scurt timp funcțională o structură militară cu mari responsabilități pentru ca Marina Militară să-și poată îndeplini misiunile.

Modul în care și-a îndeplinit această misiune l-a recomandat pentru a fi promovat în funcția de locuitor al Sefului de Stat Major al Marinei Militare (1975), între timp fiind încă o dată evansat în grad "la excepțional" (1976).

În anul 1977, căpitanul de rangul II GHEORGHE ANGHELESCU este numit în funcția de sef de stat major al Diviziei Maritime, cea mai complexă mare unitate a Marinei Militare. Încă o dată îl sunt testate calitățile de bun organizator și capacitatea de a îndeplini o largă paletă de sarcini.

Următoarea funcție ce i se va încredința va fi aceea de Comandant al Institutului de Marină "MIRCEA CEL BÂTRÂN" (1980 – 1986). Este perioada în care instituția de învățământ superior reprezentativă a Marinei Militare s-a integrat și afirmat plenar în circuitul de valori al vieții universitare din țara noastră, fiind competitivă cu instituțiile de profil din țările mari puteri maritime.

Meritele în conducerea acestei instituții și în orientarea învățământului de marină i-au fost recunoscute, la 30 decembrie 1982, fiind avansat la gradul de contraamiral.

În perioada 1986 – 1989

contraamiralul GHEORGHE ANGHELESCU a înăpărind funcția de adjunct al ministrului Transporturilor și Telecomunicațiilor și șef al Departamentului Transporturilor Navale. Sarcină deosebit de complexă dacă ne gândim la faptul că Marina Civilă a României dispunea la acea dată de câteva sute de nave ce străbăteau pe toate meridianele lumii. A fost aproape ca o misiune de sacrificiu. Sacrificiu de timp, liniște, sănătate căreia i-a făcut față cu o energie care a impus respect navigatorilor, oameni obișnuiți cu munca în condiții deosebite.

În noiembrie 1989 contraamiralul GHEORGHE ANGHELESCU a fost pus, pe criterii politice, la dispozitia Comandamentului Marinei Militare, evenimentele din decembrie găsindu-l la post. A avut, în acele momente, o contribuție deosebită la intrarea în normalitate a situației creațe.

Începând cu anul 1990, după cum se știe, întreaga viață socială din țara noastră, inclusiv organismul militar, a traversat o perioadă tulbură în care, nu rareori, arbitrarul în sistemul de conducere a tinut loc de virtute. Contraamiralul GHEORGHE ANGHELESCU a fost numit, în aceste condiții, comandant al Brigăzii 24 Fluviale.

Transformările radicale ce urmău să înceapă după 1990 au cerut ca înfruntea Marinei Militare să fie adusă o personalitate cu o bogată experiență în conducere, cu o găndire elastică, ușor adaptabilă la situații des schimbătoare, cu putere de reacție rapidă la tot ce avea caracter de noutate.

Marina Militară dispunea de o astfel de personalitate astfel că, la 26 aprilie 1990, contraamiralul GHEORGHE ANGHELESCU este numit comandant al Marinei Militare, iar la 20 octombrie, același an, avansat la gradul de viceamiral.

Cei șapte ani care au trecut de la numirea în funcție, timp în care domnul viceamiral-comandor GHEORGHE ANGHELESCU s-a aflat pe "puntea de comandă" a Marinei Militare au fost ani de profunde transformări.

Reorganizarea Marinei Militare și refacerea structurilor sale în concordanță cu misiunile ce-i revin la campanie și la pace, refacerea întregului sistem de pregătire operativ-tacticală, de luptă și de învățământ, adaptarea acestuia la sistemul flotelor din țările NATO au pus probleme serioase de conducere și în luarea deciziilor, domnia sa găsind soluții optime în situații chiar inedite.



Faptul că Marina Militară, principală categorie de forțe armate, este un adevărat "vârf de lance" în relațiile de Parteneriat ale României, deschiderea spre lume fără precedent la nivelul tuturor structurilor marinei, vizitele anuale a zeci de nave străine în țara noastră și a sute de delegații militari dă girul unui comandant responsabil care și-a dedicat cu generozitate viața intereselor țării.

De Ziua Marinei 1995, viceamiralul GHEORGHE ANGHELESCU, prin decret preșidential, a fost avansat la gradul de amiral. La festivitate, ministru Apărării Naționale se exprima astfel:

"Ca ministru al Apărării Naționale doresc să folosesc acest prilej pentru a felicită sincer pe domnul amiral GHEORGHE ANGHELESCU pentru această avansare în grad. Este o recunoaștere a activității sale de decenii în slujba Marinei României. Este, de asemenea, o recunoaștere a importanței Marinei Militare ca armă principală în apărarea țării, scumpa noastră Românie. Totodată, este o recunoaștere a contribuției Marinei noastre Militare la politica de deschidere și modernizare a armatei noastre".

Astfel s-a derulat, în sinteză, o carieră militară a unui ofițer de la gradul de locotenent la acel de amiral, de la funcția de comandant unitate de luptă pe o navă la cea de comandant al Marinei Militare, pe parcursul a 42 de ani. Ar mai fi de adăugat faptul că omul GHEORGHE ANGHELESCU a știut să-l "dubleze" în carieră pe militarul cu același nume. Exigent, dar drept, a știut să stabilească relații interumane care să genereze emulație nu frică, optimism și eficiență în desfășurarea activităților și, nu în ultimul rând, a știut să aprecieze cadrele

din subordine la valoarea lor reală și să le promoveze pe locurile ce li se cuvin.

Domnul amiral GHEORGHE ANGHELESCU este căsătorit și are un fiu, Laurențiu, ofițer de marină, la această dată alături în misiune diplomatică în străinătate, căruia i-a insuflat aceleasi valori morale de promovare în carieră.

Revista "MARINA ROMÂNĂ" a pornit în drumul ei, în anul 1990, tot la inițiativa domnului amiral GHEORGHE ANGHELESCU, sprijinind-o permanent în demersurile sale.

Și totuși...

Cele scrise nu se vor a fi un elogiu adus personalității. Ele reprezintă, mai degrabă, ceea ce exprimă un vechi dicton latin: "REDDI CESARE QUAES CESSARIS" (SĂ-I DĂM CEZARULUI CE-I AL CEZARULUI). O carieră de ofițer de marină exemplară, o viață închinată marinelor.

Vino, însă, o vreme într-o carieră de marină cu "motoarele în plin", "toate velele ridicate" și "vânt bun din pupă" când acestea trebuie reduse, o parte din vele coborâtă și se impune retragerea în "ape mai liniștite", la adăpost de "furtuni și ploi". Acst moment a sosit pentru domnul amiral GHEORGHE ANGHELESCU căruia îl dorim acum, cu ocazia apropiatei zile de naștere, multă sănătate, putere de muncă și bucurii în viață.

Vă urăm, domnule amiral, să navigați în continuare în "mare liniștită".

"LA MULȚI ANI!"

În numele redacției
Revistei "Marina Română"

comandor **Ivan DAMASCHIN**



Oaspeți ai Marinei Militare



USS "CYCLONE"

Nava de patrulare "CYCLONE", aparținând US Navy a vizitat România în perioada 1-5 iulie, marcând și o premieră în istoria relațiilor bilaterale – prima navă americană care a intrat pe fluviul Dunărea, în amonte, până la Tulcea. Programul a inclus primirea oficială la Statul Major al Marinei Militare și prezentarea Centrului de Scafandri.

Miercuri, 2 iulie, nava "CYCLONE", însoțită de N.P.R. "LĂSTUNUL", au început deplasarea spre Sulina, pe timpul marșului executându-se antrenamente de evoluție în formăție, de tip PASSEX. La Sulina nava americană a fost întâmpinată de o navă din compunerea Flotilei de Dunăre, cu care a continuat deplasarea până la Tulcea. Joi seara "CYCLONE" și "LĂSTUNUL" au revenit în portul Constanța.

Comandanțul navei de patrulare este locotenentul **Gilbert Curtis** iar echipajul are în compunere 4 ofițeri și 24 de marinari. Caracteristicile navei sunt: lungimea - 51,8 m, lățimea - 7,6 m, pescăru - 3 m, deplasamentul - 320 tone, viteza maximă - 35 Nd, autonomia - 2.000 Mm, la viteza de 12 Nd. Nava este armată cu două tunuri de 25 mm, două mitraliere de 12,7 mm și două lansatoare de grenade de 40 mm.

Vineri, 4 iulie, echipajul navei a sărbătorit ziua națională a S.U.A. la București, participând la festivitățile organizate în parcul Herăstrău de către ambasadă, iar a doua zi "CYCLONE" a părăsit portul Constanța.

Locotenent-comandor Viorel IOAN



HIDROGRAFIA MARITIMĂ ÎN CONTEXTUL RELAȚIILOR DE COLABORARE ROMÂNO-AMERICANE

În 1996 Direcția Hidrografică Maritimă a României și Biroul Oceanografic Maritim al S.U.A. au demarat o activitate comună de cercetare pe un obiectiv limitat – portul Constanța. Specialiști în domeniul din cele două țări au lucrat împreună pentru întocmirea și actualizarea documentelor de navigație și hidrografice, efectuându-se, totodată, un important schimb de materiale și documentație de specialitate, care a condus la îmbunătățirea activității celor două instituții.

O delegație a Biroului Oceanografic Maritim al S.U.A. a sosit la Constanța pe 1 iulie a.c. pentru a mulțumi personal șefului Direcției Hidrografice Maritime, comandorul **Ivanasciu**, pentru modul în care a organizat și sprijinit activitatea de cercetare hidrografică efectuată de specialiștii americanii.

Detalii privind cooperarea româno-americana în domeniul hidrografiei maritime au fost oferite în cadrul conferinței de presă desfășurată la bordul navei de patrulare americane "CYCLONE", aflată în portul Constanța. Comandorul **Dieter Rudolph** a ținut să precizeze, cu această ocazie, că nu constituie un se-

cret faptul că "România deține o poziție strategică de care suntem interesati. Efectuarea acestor cercetări conduce la avantaje reciproce, un exemplu concret constituindu-l faptul că nava "CYCLONE" a folosit efectiv hărțile de navigație realizate în urma colaborării. Este un prim pas, foarte important și îi aşteptăm cu nerăbdare pe următorii". Fizicianul **Michael Jeffries** a renunțat la orice "discurs plăcitor" și a concentrat opinia sa privind activitatea comună într-o singură și emoționantă frază: "Voi pleca, dar întotdeauna voi duce o bucătică din România în inima mea!".

Căpitan-comandorul **Aurel Constantin**, șeful Direcției Hidrografice Maritime, a apreciat acțiunea ca fiind "unul din primele elemente de cooperare în domeniul mai larg al creării interoperabilității între armatele noastre. Sperăm ca eforturile noastre să fie încurajate și, în 5-6 ani, să realizăm documente complete pentru această zonă".

Căpitan Costel SUSANU



Oaspeți ai Marinei Militare

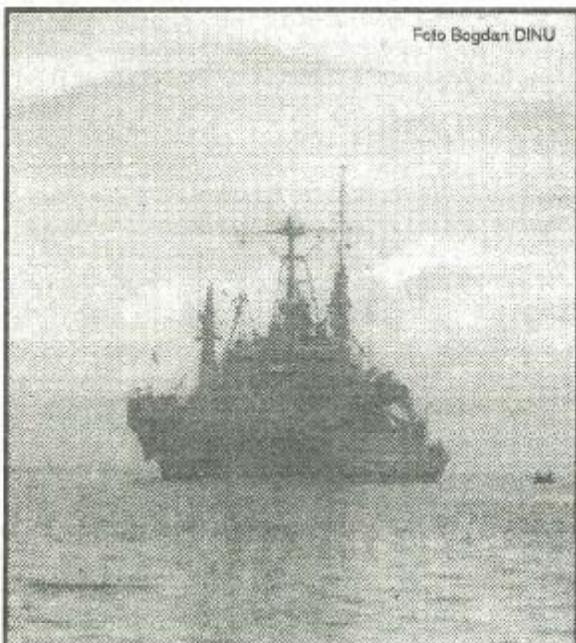


Foto Bogdan DINU

USS "GRAPPLLE"

În perioada 17 – 25 iulie s-a desfășurat, la Constanța, vizita navei de salvare americane "GRAPPLLE", aflată la a doua vizită în România, pentru continuarea programului de colaborare pe linia activităților de scufundare, început anul trecut cu nava similară, USS "GRASP".

Nava a intrat în serviciul US Navy pe 15 noiembrie 1986 și are următoarele caracteristici: deplasamentul 3.282 tone, lungimea 76,5 m, lățimea 15,3 m, pescajul 4,3 m, viteza maximă 15 Nd și o autonomie de 8.000 Mm, la viteza de 8 Nd. Locotenentul-comandor William J. Robertson este comandantul navei și al echipajului format din 6 ofițeri și 98 marinari.

USS "GRAPPLLE" poate să îndeplinească diferite misiuni de căutare, descoperire și salvare a navelor aflate în dificultate, de recuperare a epavelor, stingere a incendiilor la bordul navelor și de remorcaj.

Programul a inclus primirile oficiale la Statul Major al Marinei Militare, Prefectura și Primăria Constanța, depunerea unei coroane de flori la Monumentul Eroilor și vizitarea litoralului românesc al Mării Negre. Activitățile de colaborare s-au desfășurat în port și pe mare și au constat în executarea procedurilor de scufundare și în consultații privind legislațiile de specialitate. (V.I.)

STANAVFORMED

Între 5 și 7 iulie 1997 șapte nave din cadrul Forțelor Navale NATO din Mării Negre (STANAVFORMED – Standing Naval Force Mediterranean) au acostat în portul Constanța. Această grupare navală face parte din cadrul forțelor NATO de reacție rapidă și este formată din fregate aparținând mai multor state aliate care îndeplinesc misiuni în comun:

- HS "LEMNOS" (nava-comandant) este intrată în serviciu pe 18 septembrie 1982, are lungimea de 130 m, lățimea 14,6 m, pescajul 6 m, deplasamentul 3.600 tone, viteza maximă 30 Nd, armament: 2 tunuri 76 mm, instalații de rachete Harpoon și Seasparrow, tuburi lanstorpile și 2 elicoptere pentru lupta antisubmarin. Echipajul este format din 198 de persoane (ofițeri, subofițeri și marinari), iar comandantul navei este comandorul Ioannis Gramatikakis.

- TCG "ZAFER" (Turcia) este intrată în serviciu pe 30 august 1993, are lungimea de 134 m, lățimea 14,3 m, deplasamentul 4.260 tone, viteza maximă 27 Nd, armament: instalatie Harpoon, un lansator ASROC cu 8 tuburi, un tun de 76 mm, 2 tuburi lanstorpile. Echipajul este format din 285 persoane, iar comandantul navei este comandorul Ali İhsan Gonuldaş.

- FGS "SCHLESWIG HOLSTEIN" (Germania) este intrată în serviciu pe 24 noiembrie 1995, are lungimea de 139 m, lățimea 16,7 m, pescajul 6,3 m, deplasamentul 5.062 tone, viteza maximă 30 Nd, armament: un tun 76 mm OtoMelara, un tun 20 mm, instalații de rachete Seasparrow și Exocet, 4 tuburi

continuare în pagina 18



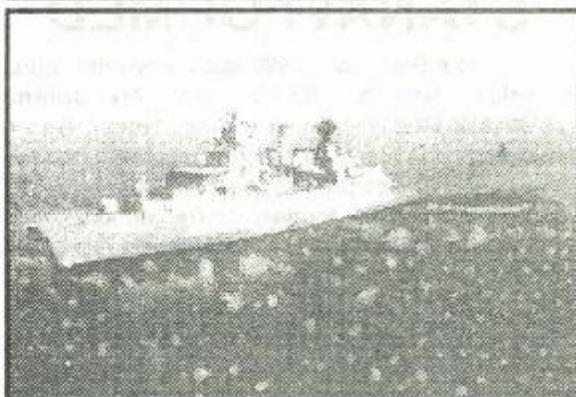
Nava italiană „SCIROCCO”



Oaspeți ai Marinei Militare



urmăre din pagina 17



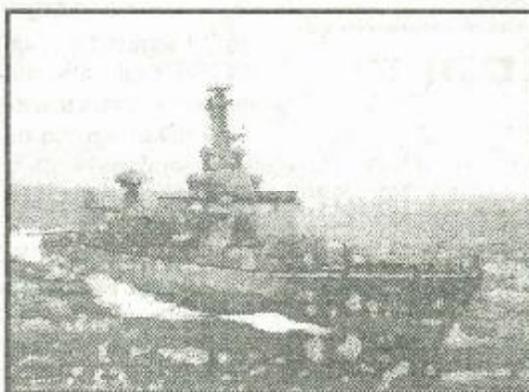
Nava germană „SCHLESWIG-HOLSTEIN”

Ianstorpile, 2 elicoptere Sea Lynx. Echipajul este format din 27 ofițeri, 107 subofițeri și 82 marinari aflați sub comanda comandorului Dieter Reiss.

- USS "TAYLOR" (S.U.A.) este intrată în serviciu pe 1 decembrie 1984, are deplasamentul de 4.100 tone, lungimea 138 m, lățimea 14,3 m, viteza maximă 30 Nd, armament: un tun 76 mm, instalatii rachete Harpoon și Standard, tuburi lanstorpile, 2 elicoptere antisubmarin LAMPS MK III. Echipajul este format din 20 ofițeri, 16 subofițeri și 197 marinari, iar comandanțul navei este căpitanul-comandor Paul Holmes.

- SPS "NUMANCIA" (Spania) este a treia fregată din clasa Santa Maria, intrată în serviciu pe 8 noiembrie 1988, are deplasamentul de 4.017 tone, lungimea 137,7 m, lățimea 14,3 m, pescajul 7,8 m, viteza maximă 29 Nd, autonomia 4.500 Mm la viteza de 20 Nd. armament: instalatii rachete Standard și Harpoon, un tun 76 mm, un tun 20 mm, 2 tuburi lanstorpile și două elicoptere antisubmarin Sikorski. Echipajul este format din 18 ofițeri, 29 subofițeri și 177 marinari aflați sub comanda comandorului Guillermo Suarez Martinez.

- HNLMS "KAREL DOORMAN" (Olanda) este intrată în serviciu pe 31 mai 1991, are deplasamentul 3.300 tone, lungimea 122 m, lățimea 14 m, pescajul 6 m, viteza maximă 30 Nd, armament: un tun 76 mm, un tun 20 mm, instalatie de rachete Harpoon, 4 tuburi lanstorpile, un elicopter Lynx. Echipajul este format din 170 persoane, iar comandanțul navel este comandorul J.A. Leenders.



Nava olandeză „KAREL DOORMAN”

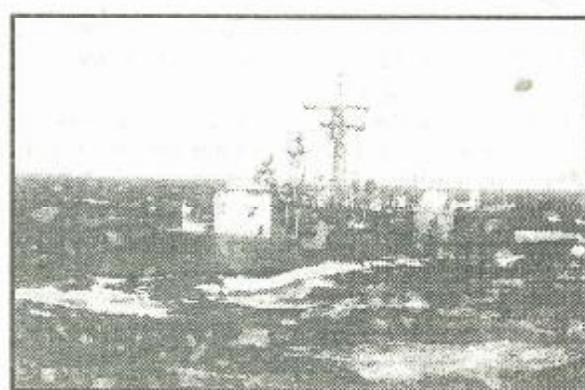
- ITS "SCIROCCO" (Italia) este intrată în serviciu pe 28 aprilie 1983, are deplasamentul de 3.100 tone, lungimea 123 m, lățimea 12,9 m, pescajul 6,2 m, viteza maximă 32 Nd, autonomia 5.000 Mm, armament: un tun 76 mm, instalatii rachete Teseo (navănavă) și Albatros (antiaeriene), tuburi lanstorpile. Echipajul este format din 25 ofițeri, 270 subofițeri și marinari aflați sub comanda comandorului Francesco Loriga.

Din STANAVFORMED mai face parte și fregata britanică HMS "NORTHUMBERLAND", care nu a acostat în portul Constanța, având misiuni de patrulare în Marea Adriatică.

Navele au încheiat, la data sosirii în Constanța, aplicatia NATO/PIP "COOPERATIVE PARTNER '97", desfășurată în apele teritoriale ale Bulgariei și în marea liberă, la care au participat și nave din țări partenere – România, Ucraina, Georgia și Bulgaria. Comanda STANAVFORMED este asigurată, prin rotație, de către țările aliate, în prezent funcția fiind deținută de comandorul Konstantinos Nikitiadis din Marina Militară a Greciei, care consideră vizita la Constanța "un prilej fericit ce diversifică și consolidează relațiile de prietenie și colaborare dintre țările membre NATO și România".

Programul vizitei a inclus diferite activități culturale, sportive și turistice pentru echipaje, iar comandanții navelor au participat la primiri oficiale de la Statul Major al Marinei Militare, Prefectura, Primăria și Consiliul Județean Constanța.

Locotenent-comandor Viorel IORAN



Nava americană „TAYLOR”

CENTRUL DE CALCUL AL MARINEI

a 20-a aniversare

Înființarea Oficiului de Calcul al Marinei, aprobată prin Dispoziția Marelui Stat Major din data de 26.08.1977, a marcat începutul unei noi etape de dezvoltare a automatizării conducerii forțelor Marinei Militare. Încă din primii ani de existență ai acestei instituții, unul dintre obiectivele care s-au impus a fost proiectarea și realizarea de sisteme, aplicații și programe informatiche care să satisfacă necesitățile de informatizare a activităților de evidență statistică și de calcul de stat major. Perioada de pionierat a fost presărată cu o mulțime de greutăți rezultate din inexistența tehnicii de calcul necesare și a unui spațiu adecvat acestor activități. Pledurile inerente oricărui început au putut fi depășite prin perseverența colectivului și încrederea în forțele proprii. Tot acestei perioade îi aparține și definitivarea fluxului tehnologic de elaborare și realizare a sistemelor informatiche, care, în mare parte, corespunde fluxului actual.

În martie 1980 a fost dat în folosință sistemul de calcul Felix C-512, în noua clădire inaugurată în 1979 și în scurt timp s-a reușit implementarea sistemelor informatiche care erau rulate pentru Marina Militară la Centrul Teritorial de Calcul. Până în luna septembrie au fost date în exploatare programe care acoperă majoritatea cerințelor de informatizare la nivel operativ, tactic, de asigurare tehnico-materială și de intendență. Dintre acestea, cea mai mare parte proiectate și realizate în Oficiul de Calcul, rulau în regim de exploatare curentă la pace, programe pentru aprecierea capacitatii de luptă a navelor, evidența statistică a materialelor de intendență din marină, sistemul de evidență a sarcinilor și măsurilor, calculul statelor de plată a retribuțiilor. Ca aplicații la campanie, puteau fi rulate: situația asigurării tehnice a marinei, planul asigurării cu materiale de servicii și programe de calcul de stat major pentru toate tipurile de nave existente la acea dată în marina militară. În această perioadă s-a cristalizat structura funcțională a unității noastre, mărfindu-se astfel indicatorii de eficiență ai activității. Astfel Oficiul de Calcul a fost organizat în: colectivul de proiectare-elaborare programe, formația de exploatare și biblioteca de programe.

Capacitatea de prelucrare a Centrului de Calcul (transformat din Oficiu de calcul, în anul 1981) s-a mărit în anul 1987 prin dotarea cu un calculator Felix C-1024 și un minicalculator Independent I-102F. Preocupările colectivului după acest moment s-au cănăllat pe trecerea programelor existente pentru rulare pe minicalculator și pe realizarea transmisiorilor prin mijloace de calcul.

După 1989, odată cu intrarea în exploatare a noilor microcalculatoare compatibile IBM, activitatea de analiză și proiectare s-a desfășurat având la bază studierea amănunțită a fluxurilor informaționale și implementarea modelelor oferite de cercetările operaționale. S-a

și pe realizarea de programe care să faciliteze conducerea forțelor la pace și la război cum ar fi: sistemul de vizualizare a situației navale și sistemul de informare operativă a conducerii Marinei Militare. Parte din aceste aplicații și programe sunt în curs de realizare în momentul de față.

În prezent, efortul colectivului din Centrul de Calcul este concentrat către elaborarea de aplicații informatiche destinate automatizării activităților din compartimentele Statului Major al Marinei Militare. Toate aceste programe urmăresc îndeplinirea obiectivelor propuse prin Proiectul Director de Informatizare a Marinei Militare și oferirea de soluții optime pentru realizarea unui sistem informatic modern, care să includă posibilități de gestiune a bazei de date generale a Marinei, aplicații de Informatizare a serviciului operativ și aplicații informatiche destinate optimizării lucrului de stat major și de conducere a forțelor.

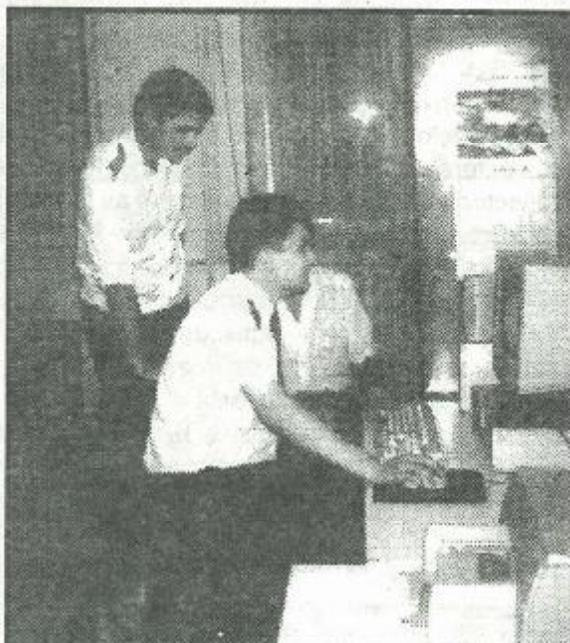
În paralel, se desfășoară la atelierul exploatare, o activitate intensă pentru asigurarea cu tehnică de calcul performantă, repararea, întreținerea și creșterea performanțelor celei existente, ca și exploatarea unor aplicații pentru mai multe unități din subordinea Marinei Militare.

Cei douăzeci de ani de existență ai Centrului de Calcul au fost marcați de etapele de dezvoltare a Marinei Militare și au necesitat o muncă susținută pentru introducerea de noi tehnologii de prelucrare a informației.

Odată cu creșterea performanțelor tehnicii de calcul se urmărește realizarea aplicațiilor și produselor informatiche sub medii de programare tot mai performante ca și ridicarea nivelului de pregătire al personalului.

La această oră de bilanț, se poate aprecia că întregul colectiv al unității este pe deplin integrat realizării cerințelor sistemului informatic al Statului Major al Marinei Militare, iar activitatea sa a fost deseori apreciată pozitiv de către factorii de conducere.

**Căpitan-Comandor
Dan SZENTE**



urmărit în principal elaborarea unui sistem informatic unitar care să corespundă cerințelor impuse de modernizarea structurilor militare și a forțelor din Marina Militară. În etapele următoare au fost proiectate și implementate programe care să deservească necesitățile de calcul ale principalelor misiuni ale Marinei. Aceste programe au fost în continuare particularizate pe misiuni specifice ale genurilor de forță și tipurilor de nave. În același context au fost create programe care să răspundă unor cerințe de asigurare a acțiunilor de luptă cum au fost baze de date cu nave și caracteristici tehnico-tactice ale forțelor proprii și ale unor armate străine. Un accent deosebit s-a pus



NAVIGATORI ÎN LABIRINTUL CUNOAȘTERII



“ROSWELL” – UN CAZ ÎNCHIS?

“Trupurile extraterestre care se presupune că au fost descoperite în New Mexico, în 1947, erau, de fapt, manechine umane folosite pentru experimente de către Forțele Aeriene ale S.U.A., până la mijlocul anilor '50” - se specifică într-un nou raport asupra faimosului incident “ROSWELL”.

Autoritățile militare susțin cu insistență faptul că raportul din 1947 privind prăbușirea unui “disc zburător neidentificat”, precum și ocupanții “extraterestri” se referă, în exclusivitate la proiectul “MOGUL”. Obiectivul principal al acestui proiect era investigarea posibilităților de detectare a rachetelor balistice în straturile superioare ale atmosferei, folosindu-se senzori acustici, tinte reflectorizante și alte dispozitive atașate baloanelor meteorologice, de aproximativ 180 m lungime.

În 1947 un fermier a observat un astfel de aparat, declanșând agitația fără precedent a mass-media în legătură cu acest subiect.

În paralel cu experimentele privind detectarea rachetelor balistice Laboratorul Aero-Medical al Forțelor Aeriene ale S.U.A. desfășura cercetări, în cadrul programelor “High Dive” și “Excelsior”, folosind manechine pentru investigarea metodelor optime de aducere în

siguranță pe pământ a piloților sau astronauților care sunt forțați, în situații extreme, să se catapulteze la altitudini foarte mari.

Manechinele erau echipate cu senzori atât în interior cât și în exterior și erau transportate, cu ajutorul baloanelor meteorologice, la altitudini de peste 30.000 de metri, de unde erau lansate, concomitent cu înregistrarea tuturor modificărilor produse și cu testarea performanțelor echipamentelor de catapultare.

67 de manechine au fost transportate și lansate cu ajutorul a 43 de baloane meteorologice, fiind ulterior recuperate în zona New Mexico, între anii 1954 și 1959, iar 30 de manechine au fost lansate din avion în perimetrul White Sands Proving Ground, în anul 1953.

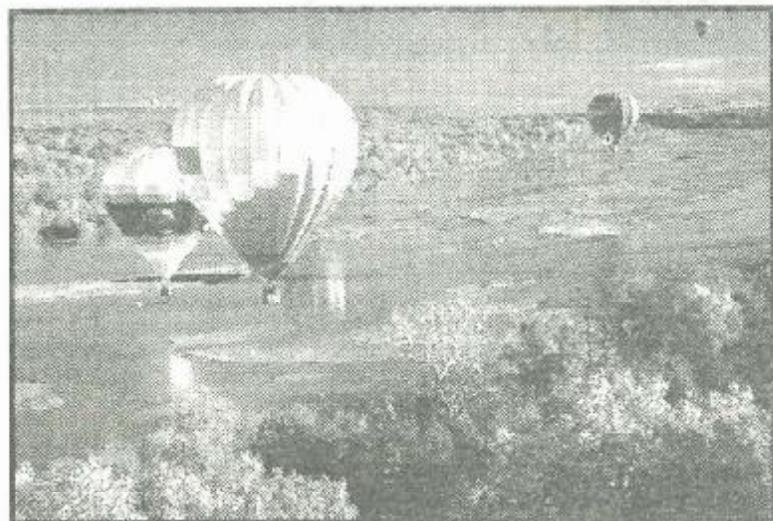
Pentru a demonta variantele mass-media care prezintă ca probe de necontestat “discurile zburătoare extraterestre” și “corpurile” din interiorul acestora, în noul raport al Forțelor Aeriene ale S.U.A. se specifică: “Manechinele erau uneori transportate în și din zona experimentală cu ajutorul unor containere, asemănătoare pălăriilor, pentru a preveni deteriorarea dispozitivelor fragile montate în interiorul și pe exteriorul acestora”.

Acest nou raport asupra cazului “ROSWELL” aduce “argumente” suplimentare față de varianta inițială și se constituie într-o contraofensivă la publicitatea masivă creată cu ocazia aniversării a 50 de ani de la incident.

Toamă rigurozitatea neobișnuită cu care acesta este întocmit precum și omisiunile variantei inițiale sporesc suspiciunile și plasează cazul “ROSWELL” departe de categoria cazurilor închise.

Căpitan

Costel SUSANU





NAVIGATORI ÎN LABIRINTUL CUNOAȘTERII



ORDINEA HAOSULUI

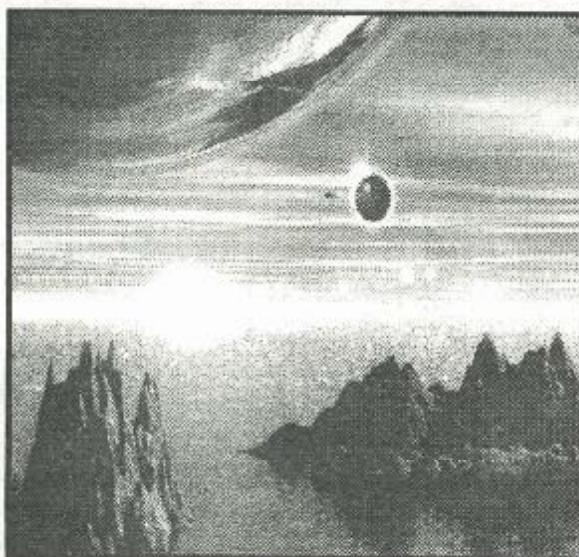
"În fiecare haos există un univers.
În fiecare dezordine – o armonie secretă".
Carl Gustav Jung

Ultimul secol a impus în știință metodele liniare, obiectele matematice liniare, ecuațiile liniare. În același timp, studiul unor fenomene neliniare apărute în teoria stării fluide, a gravitației, a câmpurilor cuantice sau a plasmei, a întâmpinat și întâmpină dificultăți matematice serioase, răspunsurile fiind oferite cu ajutorul unor aproximații care conduc tot la modele liniare sau cvasiliniare.

În ultimii ani asistăm la dezvoltarea unei teorii calificată drept "neliniară" sau "haotică", domeniu interdisciplinar care combină mijloacele analizei matematice și ale geometriei diferențiale cu experimentul real și numeric iar consecințele se extind la o clasă largă de fenomene naturale, cu aplicații legate de controlul feed-back al sistemelor mecanice sau electronice, explicarea unor evoluții la nivel chimic, biochimic sau biologic, înțelegerea unor mecanisme economice, sociale și militare, concomitent cu elaborarea unor modele pentru acestea.

Existența haosului la nivel macroscopic este o realitate indisputabilă. Cu toate acestea, teoria haosului, care aduce în discuție determinismul, ridică importante probleme în fundamentarea dinamicii clasice.

Pentru prima dată noțiunea de haos a fost folosită de greci, cu înțelesul de spațiu infinit sau materie primă în afara oricărei forme. De asemenea, se regăsește în descrierea stării Universului (Geneza, 1.2), înaintea actului Creației. În acord cu Le Petit Larousse, haosul este "confuzia generală a elementelor materiei înaintea creării lumii" iar Nietzsche consideră că haosul reprezintă "caracterul bazal al lumii". Istoria teoriei haosului începe cu Leonardo da Vinci, care desenează o curgere turbulentă (haotică). Primele studii sistematice aparțin lui H. Poincaré, studii care, din nefericire, rămân necunoscute aproape săptămânii de ani, datorită succesului teoriei relativității, al mecanicii cuantice și al progresului tehnologilor moderne. Punctul de plecare modern îl constituie lucrarea "Deterministic Nonperiodic Flow" (1963) a meteorologului E.N. Lorenz, care era preocupat să găsească un model al mișcărilor moleculelor în fluide supuse unei încălziri neuniforme. Urmează o adevărată explozie de studii care pun în evidență o clasă largă de fenomene naturale ce prezintă un comportament neregulat, aper-



odic în timp și spațiu, comportament denumit "haotic".

Prin metodele teoriei haosului putem modela comportarea unui sistem complex, cu un număr infinit de grade de libertate (cum este, de exemplu, atmosfera). Astfel, contrar cu ceea ce se credea, ecuațiile deterministe clasice nu implică un univers ordonat. La nivelul actual al înțelegерii această comportare a sistemelor deterministe nu poate fi distinsă de procesele întâmplătoare. Cel mai important rezultat este confirmarea faptului că sisteme reale cu puține grade de libertate pot prezenta efectiv o evoluție haotică. Un exemplu de manifestare haotică poate fi identificat și în plan social. Când sistemul de organizare al unei societăți se modifică în mod radical, unele grupuri sociale se sincronizează cu noile condiții impuse (adaptare), iar alte grupuri își pierd controlul (inadaptare).

Demersurile științifice în sprijinul teoriei haosului sunt încă departe de etapa concluziilor ferme, rezultatele de până acum venind în sprijinul opiniei lui E. Lüscher: "Numai un foarte mic număr din problemele lumii pot fi rezolvate prin metodele științifice actuale. Restrângând discuția la știință însăși, apare întrebarea dacă descrierea prezentă a naturii, cu modelele și teoriile microscopice și macroscopice, este adecvată realității...".

Locotenent-inginer

Alexandru BĂRĂITĂREANU

ESEU DESPRE INTERESELE PE APE ALE ROMÂNIEI

Ca raporturi importante (inter-esse) între oameni și mediul acvatic, aceste interese sunt în general bine intuite. Intuitia este însă doar un moment în orice proces explicativ-valORIZATOR. Este necesară o conștientizare a acestor "interese pe ape" deoarece ele provin "difuz" dintr-o presiune psihologică a acelor trebuințe umane (social-natională, în cazul nostru) care pot fi satisfăcute actionând asupra mării și oceanelor, fluviilor și râurilor, apelor în genere.

Interesele devin conștiente sub forma unor scopuri și năzuință ce determină o finalitate a activității umane în domeniul carcatel. Finalitate care urmărește să realizeze ceea ceva avantajos, loiositor grupului uman. În legătură cu apele pot fi interese naționale, internaționale, de stat, familiale sau individuale. Cele generale iau forma unor strategii, politici sau programe – deci, ajung la o conștientizare normativă. Unele familiile și indivizi își asigură existența din indeletniciri legate de ape și de aici interesul lor nemijlocit, necesar-objectiv pentru profesie (marinar, pescar, navalist, petrolist marin, cercetător etc.) și pentru mediul exercitării ei.

Interesele sunt mobiluri fundamentale ale activității oamenilor; ele determină motivații puternice deoarece derivă, cum am arătat mai sus, din trebuințe obiective, socialmente conditionate. Interesele pe ape ale românilor sunt din spina celor fundamentale, unele sunt imediate (prioritar de rezolvat), cele mai multe sunt de durată, iar unele vremelnică.

În acest slăbit de secol și în cel ce vine, marea și apele în general au calitatea de a fi din ce în ce mai "interesante", oferind posibilități mari de satisfacere a unor trebuințe umane. Cel doi factori ai ecuației se întăresc: oamenii au interes pentru ape iar apele sunt "interesante" pentru ei (teoria lui S.L. Rubinstein, 1946).

Sub presiunea nevoii de resurse și a schimburilor de resurse interesele noastre pentru ape se acutizează confirmând teoria că o trebuință psihică intensă mobilizează într-un mod accentuat activitatea mentală a oamenilor (Ed. Claparde, 1905).

În definirea "intereselor pe ape ale României", cei interesați și obligați să o facă nu pot ignora câteva aspecte, și anume:

- această relație a subiectului cu lumea (mediul acvatic) este selectivă și dinamică;
- preferențialitatea în abordarea problematicii să fie controlată de rational și de fixarea priorităților;
- transferul interesului general spre individ; individul printre un interes deosebit față de o profesie grea și periculoasă (cea legală de ape), va avea o angajare internă puternică în activitate, ce va fi trăită agreeabil și chiar reconfortant. Se stie că tot ce întreprinde și efectuează subiectul cu interes necesită mai puțin efort psihic și-i produce, de regulă, stări de satisfacție.

Având în atenție caracterul fundamental al intereselor pe ape ale României este necesară o conștientizare a opiniei publice naționale și o activizare a factorilor ce au obligația să le identifice, ierarhizeze, să le promoveze prin politici active, dinamice, pragmatico și să le apere.

Din frazele de mai sus poate rezulta CE sunt și CUM sunt interesele noastre pe ape.

CARE sunt ele? Este o altă întrebare esențială. Multe minti luminate î-l au dat și îl dau răspunsuri pertinente. În rândurile ce urmează am să punctez câteva idei considerând că cititorii revistei dețin informații bogate despre aceasta.

Astăzi sunt actuale următoarele interese:

- reinvigorarea și eficientizarea transporturilor și construcțiilor navale;
- exploatarea rațională, dar intensă, a resurselor biologice, minerale ale apelor și a hidrocarburilor din subsolul marin;
- cercetarea științifică în domeniu;
- protecția ecologică a apelor;
- apărarea (pe cai diplomatici și, la nevoie, în cazuri extreme, prin acțiuni militare) a drepturilor României, potrivit Tratatelor și Acordurilor

internaționale, a valorilor fundamentale ce rezultă din INTERESUL NAȚIONAL și anume: independența, suveranitatea, integritatea teritorială, posibilitatea statului și a națiunii (poporului) de a se dezvolta nestâncat, în condiții de libertate, democrație și justiție, potrivit proprietății optiuni, cu respectarea normelor de drept internațional și a obligațiilor asumate pe plan extern (Comandor (r) C. Alexandru, "Lumea magazin" nr. 12/1996). Reamintim că esențială pentru folosirea mării de către comunitatea internațională este intrarea în vigoare, în 1994, a "Convenției O.N.U. cu privire la dreptul mării".

Predecesorii nostri marinari au făcut interesante aprecieri privind utilizarea mării și oceanelor, aprecieri valabile și astăzi, ceea ce ilustrează caracterul de durată al intereselor pe ape ale României.

Astfel, căpitanul Constantin Păun, în lucrarea "Misiunea marinei noastre" (1909) subliniază că marea se lasă săpănită "de acel ce-si brâzdează mai lungi și mai numeroase drumuri pe ea". Este nevoie de o flotă comercială puternică, echilibrată, rațional dimensionată, care să facă transporturi navale eficiente pentru produsele de export și import ale țării dar și pentru terți.

În "Puterea maritimă ca factor de civilizație și de apărare națională" (1928), comandorul (la acea dată) Ioan Bălescu consideră că "interesul României (ca și al altora) pe mare rezultă din:

- imensele ei bogății naturale;
- configurația ei de rețea infinită de drumuri maritime

care leagă lăriile peste oceane și permită răspândirea produselor pe piața mondială;

- ca teatru de operații militare în timpul conflictelor armate".

În legătură cu cel din urmă aspectul colorului de marină Mihail Drăghicescu nota, în 1892, că lara are nevoie de o marină de război capabilă să descurajeze credibili posibili adverzari că trebuie să avem "santinelă, la postul său, în ziua când tratatele se vor desfășura prin stări anormale. Nu ar fi nevoie de o asemenea măsură dacă dreptul internațional ar fi ceea ce trebuie să fie și nu ceea ce este în practică: presiunea slăbiciunilor secrete interioare ale statelor și neșurana asupra forțelor adverse sau aliaților lor" (în "Istoricul principalelor puncte pe Dunăre de la gura Tisei până la mare și pe coastele mării, de la Varna la Odessa", ediția din 1943).

Să în prezent avem nevoie de o marină militară compatibilă cu misiunile ei actuale și viitoare, cu necesitățile integrării în modernele și complexe structuri navale euro-atlantice.

Căl de "mare" trebuie să fie marina de război? Aici apare o contradicție teribilă și anume cea dintre realizarea unor "posibilități de luptă" ridicate și posibilitățile de finanțare ale statului.

Întotdeauna, din 1860 încoace, marina militară a rezisită o lipsă acută de bani. Înțătinerea forțelor navale ale țării costă foarte mult. Se caută și se vor găsi cu siguranță soluții raționale fără a se ajunge, sper, la "restructurarea prin licidare".

Îmi stăruie în minte cuvântul "conserve", constatănd că în războiul din Golf un stat puternic ca S.U.A. a "scos de la naftalină", adică a deconservat nave de linie care făcuseră al doilea război mondial (deci nu le-au tăiat ci le-au conservat), la bordul căroră s-au instalat sisteme de armament ultramoderne (rachete "TOMAHAWK"). Este vorba de navele de linie "MISSOURI" și "WISCONSIN".

Încă este nevoie ca România să aibă marină națională – comercială și de război. O cer interesele noastre pe ape.

Contraamiral (r) George PETRE



RESPIRAȚIA SPIRITUALĂ A MĂRII

Recent, la Editura Militară București, a apărut cartea „COMPATIBILITATE ELECTROMAGNETICĂ” scrisă de domnii conf. dr. ing. Alexandru SOTIR și comandor ing. drd. Traian MOSOIU, cadre didactice la Academia Navală „MIRCEA CEL BĂTRÂN” din Constanța.

Carta se încadrează într-un domeniu de vîrf al cercetărilor actuale din electromagnetism, fiind o lucrare de pionierat pentru autori români. Lucrarea prezintă, în cca. 230 de pagini, într-o manieră sistematică și unitară, o analiză amănuntită a interferențelor electromagnetice, pe de o parte și o serie largă de modalități de tratare a acestora, pe de altă parte.

Efectele perturbatoare ale interferențelor electromagnetice asupra echipamentelor electronice destinate comunicatiilor, radiodifuziunii și televiziunii, radionavigației, informizației și automatizării proceselor industriale ei de conducere, locației cu unde electromagnetice și hidroacustice etc., cu aplicații civile, militare sau mixte, reprezintă o realitate resimțită chiar și de omul obișnuit. Ori, într-un asemenea context, în care la fiecare 4 ani, la nivel planetar, se produce dublarea cantitativă a mijloacelor care generează oscilații electromagnetice, apariția acestei cărți va contribui la umplerea unui gol rezismit în literatura românească de specialitate.

Cititorul avizat va remarcă, în conținutul lucrării, valoarea a cel puțin două concepții noi introduse de autori:

Primo: luarea în calcul a mediului electromagnetic, perturbator ca o nouă dimensiune în proiectarea, construcția, dispunerea și exploatarea echipamentelor electronice și instalațiilor electrotehnice din sistemele tehnice mari;

Secundo: investigarea abordării globale a interferențelor electromagnetice ale echipamentelor electronice, programabile prin metode tradiționale, caracteristice proceselor aleatorie, dinamice.

De asemenea, considerarea operării (factorului) uman ca element integrat, perturbator și perturbat, în mediul electromagnetic - după cunoștințele mele - reprezintă o noutate în literatura românească din ultimii două decenii.

O comparație de continut, dar și de formă, a cărții „Compatibilitate Electromagnetică”, cu cele 2-3 lucrări de autori români aparute în ultimii ani în domeniu: relevă performanța celor doi autori de a sintetiza - într-un număr relativ mic de pagini - un ansamblu integral și clar de principii, metode, procedee și tehnologii de compatibilitate electromagnetică, a mijloacelor electronice și electrotehnice. Mai mult, anii de la catedră ai autorilor, au imprimat și o evidență valentă documentară pentru tinerii specialiști din învățământ și cercetare.

Informația consistentă, calitatea deosebită a sintezei, prezentarea riguroasă sistematică a conceptelor domeniului compatibilității electromagnetice sunt atribuții care ne-au convins că avem în față o lucrare de certă valoare științifică și practică, motiv pentru care o recomandăm cu totă căldură, mulțumind sincer autorilor că ne-au dat posibilitatea să o facem.

Prof. univ. dr. ing. Vasile M. CĂTUNERANU



LA CERCUL MILITAR CONSTANȚA

A 11-a lansare de carte din acest an: "SCRISORI DINTR-O LIVADĂ CU CIREȘI" de Costache Tudor



Joi, 3 iulie a.c., la cenacul "MIHAIL SADOVEANU" a avut loc încă un eveniment editorial: lansarea unui nou volum semnat de scriitorul constănțean Costache TUDOR – un om al literelor care nu se dezmine, urmând să-și publice creația își să cum au fost scrie în timp, de la adolescență până la maturitate.

După cartea de debut – "NURIE" (Proze) – apărută în septembrie 1996, adeverat succés în peisajul prozel dobrogenie, vine acum cu volumul de poeme "SCRISORI DINTR-O LIVADĂ CU CIREȘI" – radiografie a adolescenței și tinereții domniei sale trăite pe meleagurile Bugeagului, la margini de Dunare – o treaptă spre viitoarele cărți pe care le pregătesc spre publicare.

Sunt scrисori de suflet, scrисori de suferință ale preaințătorului de destin Costache TUDOR, în care, cu ochii și sufletul adolescentului și cu gândirea maturului reinventează o lume uitătă (?), lumea copilariei, a adolescenței incerte, a primei tinerețe în care satul dobrogean, cu mirifica-i existență, își punea amprenta pe sufletul celui ce avea să devină un viitor scriitor. Versuri care vindecă, salvează (poate) tragicile momente din viața poetului. "Scrie poezie când sufletul îți plâng..." (Mircea Pănzaru – în ziarul TELEGRAF).

Laitmotiv – floarea de cires: simbol al purității ce ne păstrează viabili și puternici în fața loviturilor pe care destinul ni le aduce spre a le rezista în timp... Cartea confirmă talentul robust al autorului pe care îl mai esteptăm cu anumitul: "DOAR DUNĂRII SA-I SPUI!" Aparută în condiții grafice excelente, la editura "METAFORA", volumul beneficiază de o copertă și ilustrații deosebite, semnată de cunoscutul pictor Ion STOICA, prieten de-o viață cu autorul.

Lansarea de la Cercul Militar a fost marcată de profesorul Dan JUGĂNARU,

scriitorul Ovidiu DUNĂREANU (Revista "TOMIS"), Dan VOICU (radio-București) și actrița Diana CHEREGI, de la Teatrul Dramatic "METAMORFOZE".

Autorul, psiholog în armata română (la Centrul Militar Județean), om de o mare sensibilitate și nobilă sufletească, Costache TUDOR ne convinge că VA DEVENI!!!

FELICITĂRI!

Profesor Geo VLAD

RUGĂ

De-o fi să uiti livada noastră veodată,
Să n-o privești în ziua când ciresu-i înflorit.
Atunci când pe-nserate lumina-i inundată
De apele petală și zvon de stupărit.

Dar poli s-o rătăcești când se intorc lăstunii
și salui cintre dealuri își primenesc trupul,
ascunde-o într-o zi, când infloresc salcămii
sau poate-n ceasul taină, când roieste stupul.

Iar dac-o fi să întălnesci în drumul tău
Ciresii ne-nflorii, salcămul ne-nspicat,
Așează într-un gând petalele-păreri de râu
și-ngrăpă totul în visul încă nevisat.

CE REPREZINTĂ CORPUL DE INFANERIE MARINĂ AL SUA?

Corpul de Infanterie Marină al SUA reprezintă o forță de desant a SUA, care este permanent gata pentru luptă. Această rol derivă din faptul că SUA au ieșire la mare, iar interesele naționale se întind la scară mondială. Misiunile infanteriei marine a fost, mult timp, asociată cu marea și cu posibilitatea de desantare (amfibiu). Cuvântul "marină" își are originea în latinul "marinus", care înseamnă "legat de mare". Cuvântul "amphibious" vine din limba greacă ("amphibion" care înseamnă "cu viață dublă") și se referă la desant.

Infanteriștii marini au, acum, o dublă responsabilitate: să acioneze pe uscat, pe mare și în aer și să dezvoile și să exploateze avantajele stării de pregătire pentru luptă și ale posibilității de executare a desantării. Capacitatea de a transfera forță de pe mare pe uscat este un element esențial al strategiei naționale americane. Citându-pe istoricul militar B.H. Liddell Hart, "flexibilitatea desantului este cel mai mare avantaj strategic pe care îl poate detine o putere maritimă". Această flexibilitate strategică se bazează pe capacitatea de a executa operații de desant, o misiune pe care Corpul de Infanterie Marină a primit-o de la Congresul SUA.

Forțele de desant ale infanteriei marine, care acționează împreună cu flota, asigură cea mai importantă capacitate a ţării de a pătrunde, în forță, în orice zonă cestică, de pe mare. Acestea pot trece, fără intrerupere, de la o campanie pe mare la operații terestre, cu capacitatea de a constitui o forță combativă puternică. Caracteristic este faptul că sunt forțe combinate, disponând de toate elementele unei mari unități luptătoare.

Viteza de acțiune și de răspuns dă o dimensiune semnificativă varianteilor disponibile ca pot fi solicitate de către șefonul superior, în situație de criză.

În prezent, Corpul de Infanterie Marină pun accent pe trei noțiuni fundamentale: starea permanentă de pregătire pentru luptă, viteza de acțiune (versatilitatea) și capacitatea totală integrală a grupării aer-sol a infanteriei marine. Starea operativă este prioritatea esențială. Aceasta este "piatra urghiuială" existenței corpului ca mare unitate combatantă.

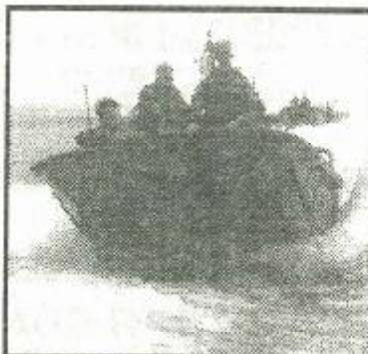
În luna iunie 1997, o delegație militară română, condusă de general de brigadă CONSTANTIN ZECA – comandanțul Corpului 9 Armată, a efectuat o vizită în SUA în cadrul Programului de contacte militare româno-americane MIL-TO-MIL. Cu acest prilej, delegația română s-a întâlnit cu general RONALD G. RICHARD – comandanțul Centrului de Pregătire pentru Luptă Aer-sol "29 PALMS", CALIFORNIA. La întrebarea privind modalitățile prin care se obține o stare operativă permanentă a infanteriei marine americane, acesta a răspuns simplu și că se poate de edificator: "Prin instrucție continuă, uneori dură, la standardele impuse de orice condiții de teren și stare a vremii".

Confirmarea acestei afirmații a venit pe parcursul vizitei. Ofițerii români au avut ocazia să constată realitatea pe viu, observând executarea unui exercițiu combinat, în condiții de desert.

MISIUNILE CORPULUI DE INFANERIE MARINĂ

Ca orice altă categorie de forțe armate din cadrul Departamentului Apărării, Corpul de Infanterie Marină are roluri și misiuni specifice, conform statutului acestuia.

În prezent, structura, misiunile și funcțiunile corpului sunt prevăzute în Actul Securității Naționale din 1947, cu amendamentele ulterioare. În acest Act se menționează că "structura minimă pe timp de pace a Corpului de Infanterie Marină va fi de cel puțin trei divizii combative și trei aripi de evită, cu celelalte unități terestre, de aviație și servicii din organică". În plus, corpul menține o a patra divizie și o aripă de aviație



în rezervă. Pentru a-și îndeplini misiunile, corpului îi se autorizează periodic personal care îi permite să-și mențină forțele stipulate în Actul Securității Naționale. Pe timp de pace, aceste efective au rămas aproximativ aceleiasi din 1953, asigurându-se un total de aproape 195.000 infanteriști marini. În plus, rezerva corpului este de aproximativ 40.000 de oameni. Prima misiune a corpului este de a asigura forțe aeriene și terestre ale infanteriei marine care să acționeze cu flota ca forțe de desant în timpul operațiilor de asalt. Misiunea reflectă rolul statutar al Corpului de Infanterie Marină ca forță operativă permanentă pregătită pentru luptă și implică toate resursele Marinei Militare și ale corpului în acțiuni comune.

Prin folosirea capacitații combative a marinei și a forțelor aeriene și terestre de desant, se poate executa un asalt complet integrat cu desanarea. Acest tip de operații este considerat ca fiind cea mai puternică variantă convențională ce poate fi folosită împotriva unei apărări de coastă bine organizată. După cum a fost demonstrat de către infanteria marină, asaltul cu desanare este o operație combinată a forțelor terestre și elicopterelor, bazată pe caracteristicile superioare ale vehiculelor terestre de desant și ale elicopterelor. Aceasta este complet compatibilă cu operația similară a navelor

fiolei. Executarea cu succes a unui asalt cu desanare solicită deprinderi extraordinare, o instruire intensivă și o coordonare perfectă între diferitele elemente ale unei forțe combinate de desant. Este costisitoare, dar, în afara obiectivelor majore pe care le are, asigură o întreagă gamă de alte posibilități: executarea misiunilor de salvare sau trimiterea unelor forte într-o situație care, altfel, ar degenera într-o criză majoră.

În două misiuni o reprezintă serviciul la bordul navelor Marinei Militare, cea mai veche misiune a Corpului de Infanterie Marină.

A treia misiune este de a perfectiona, în coordonare cu celelalte categorii de forțe, tactica, tehniciile și echipamentele necesare forțelor de desant pe timpul operațiilor. Aceasta este o extensie logică a primei misiuni și stabilește responsabilitatea specială a infanteriei marine față de celelalte categorii de forțe.

A patra misiune este de a fi pregătită de desfășurare pe timp de război, în conformitate cu planurile comune de mobilizare. Aceasta este comună tuturor categoriilor de forțe armate. Mai simplu, este vorba despre planurile de mobilizare prin care se activează rezerva infanteriei marine.

A cincea misiune prevede executarea criticării sarcini ordonate de Președintele SUA. Misiunea a fost specificată în mod expres în Actul Securității Naționale. Aceasta permite președintelui să se bazeze pe Infanteria Marină, ca forță permanentă gata de luptă, în caz de criză. Corpul de Infanterie Marină este singura categorie de forțe armate care are o astfel de misiune stipulată prin lege, "în onoarea Statelor Unite ale Americii".

La crearea Corpului de Infanterie Marină al SUA, serviciul pe mare, operațiunile de desanare și lupta terestră în sprijinul forțelor de uscat constituau misiunea principală. Fiecare din aceste misiuni a fost executată cu abnegare și "în onoarea Statelor Unite ale Americii". Aceasta a fost întotdeauna mobilul principal al militarului american de-a lungul secolului istoric cu care, totuși, se mândrește, alături de faptul că Infanteria Marină a fost considerată, de la înființare, elita forțelor ofensive americane. Fiecare luptă purtată cu succes a creat un precedent. Fiecare acțiune și-a câștigat un binemeritat loc în istoria militară a SUA. Si fiecare, chiar și în prezent, constituie un model de misiune demn de urmat.

Cel de mai sus nu sunt "cuvinte mari", ca să nu mai vorbim despre existența vreunui "imbaj de lemn". Ele, pur și simplu, modul în care se exprimă orice infanterist marin american atunci când vorbește despre meseria sa. O face aproape cu infatuire. De la, o face cu mândrie și încredere pe care îl formează instruirea temeinică și înțelegerea obligațiilor pe care le presupune calitatea de militar în serviciul patriei tale.

Maior Gheorghe MORARU



Robotii subacvatici telecomandați antimină

ROBOTUL SUBACVATIC PAP – 104

Primul vehicul operațional destinat combaterii pericolilor de navigație imersă a fost construit de către firma franceză ECA și a fost numit PAP (poisson autopropulsé). Marina franceză a fost primul beneficiar a 15 roboti PAP-104 Mk-2, care au fost instalati în 1975 pe vânătoarele de mine. Proiectul a fost dezvoltat în timp, ultima versiune fiind PAP-104 Mk-5, un sistem modular în care se pot atașa opțiuni diverse în funcție de cerințele fiecărui utilizator. Suplimentar camerei TV se pot monta ca senzori un sonar de identificare, o sondă ultrasun și o unitate de semnalizare a poziției proprii. Încărcătura de explozie a crescut la 100 kg, iar împotriva minelor ancorate se poate incorpora un modul cu două manipulatoare de tăiere a paramelor. Viteza a crescut la 6 Nd, iar Mk-5 este dotat cu o unitate de control electronic reproiectată precum și cu un sistem de teletransmisie digitală a semnalelor.

Succesul de care s-a bucurat PAP-104 este dovedit de larga sa răspândire – la sfârșitul anului 1992 existau peste 400 astfel de roboti care echipau 80 de vânătoare de mine din 12 flote militare.

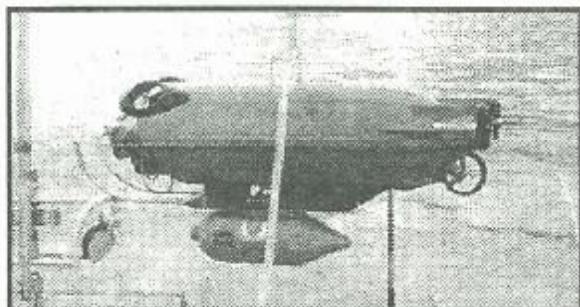
PINGUIN B3

Acest model este produs de către grupul german MBB/VFW, fiind un vehicul submarin telecomandat, cu corp din aluminiu, care poate fi dirijat automat la orice distanță necesară față de fundul mării în scopul distrugerii unei eventuale mine, după identificare și plasarea unei încărcături de explozie. Controlul robotului se face printr-un cablu reutilizabil de 8 mm legat la o consolă aflată la bordul navei dragoare și conține trei linii de comunicație – legătura în sens dublu pentru comandă și control, legătura de televiziune și legătura cu sonarul. Este echipat cu un sistem de control giroscopic pre-programabil care reduce foarte mult sarcina operatorului. Pe timpul folosirii, acest sistem furnizează cursa necesară, valorile imersiunii și vitezei care rezolvă problema de întâlnire cu mina.

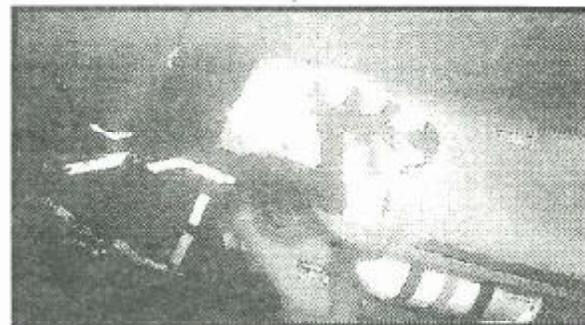
MIN Mk2 și PLUTO

Sunt proiecte dezvoltate de Marina Italiană. MIN Mk2 are formă hidrodinamică și este divizat în trei secțiuni – prima, de formă ogivală, conține locașul pentru camera TV și projector în partea inferioară și pentru sonarul de înaltă definiție în partea superioară. Încărcătura utilă transportată are 120 kg și este activată de un detonator, după un timp de întârzire preestabilit, format dintr-un receptor acustic și un dispozitiv de temporizare, conectate la capsule de inițiere a exploziei, circuit de siguranță și baterie de alimentare. După lansarea încărcăturii de distrugere, MIN capătă flotabilitate pozitivă și revine la suprafață. La distanță de siguranță se deschide hidraulic rezervorul de balast, vehiculul devenind neutră din punct de vedere al flotabilității, putând fi recuperat de vânătorul de mine.

PLUTO este unul dintre cei mai recenti și mai mici roboti de combatere a pericolilor de navigație imersă, fiind proiectat de compania italiană "Gaymarine". Pentru neutralizarea minelor poate transporta fie un manipulator cu foarfece exploziv, fie o încărcătură de distrugere, atașată sub robot. Acesta se apropie de tăita la o distanță de 1-1,5 metri, folosind camera TV și sonarul, apoi, după identificare,



PLUTO



MNS

eliberează încărcătura de explozie și este acuș înapoia la nava-mamă. PLUTO este unul dintre cei mai compacți și mai ieftini roboti, putând fi transportat și cu elicopterul. În afară de Marina Italiană, se află în dotarea flotelor militare ale Nigeriei, Coreei de Sud și Indiei.

TRAIL BLAZER

A fost construit în urma unui program de colaborare între firma canadiană ISE și cea engleză Fairey Hydraulics, folosind rezultatele tehnologice verificate anterior în cazul vehiculelor utilizate în industria petrolieră off-shore. Poate fi transportat cu ajutorul containerului aerian IATA Boeing 747 COMBI oriunde este nevoie de el, putând echipa chiar și nave nnespecializate în combaterea pericolilor de navigație imersă. Poate transporta la întărire patru încărcături de 50 kg, tip US Navy, sau o încărcătură de 127 kg, tip NATO.

DRAGONFLY și MICROV

Sunt proiecte dezvoltate de grupurile OSEL și GEC Avionics din Marea Britanie. DRAGONFLY este un vehicul proiectat modular, ale căruia destinații specifice pot fi rapid modificate datorită sistemului de furnizare a energiei și de analiză a informațiilor, care folosește cutile de legătură interschimbabile. Robotul este controlat de microcalculatoră aflată la ambele extremități ale cablului de conectare, care determină înăpunirea misiunilor variate, fără modificări constructive.

MICROV este un mic vehicul de supraveghere submarină, ale căruia caracteristici sunt: corp din material compozit, viteză mare generată de cele 3 motoare de 750 kW și formă hidrodinamică reproiectată pentru asigurarea rezistenței minime la înaintare.

SEA EAGLE și DOUBLE EAGLE

Sunt construși de firma suedeză SUTEC, primul model fiind destinat să opereze la bordul vânătoarelor de mine din clasa "Landsort". Energia electrică folosită este transmisă de la bordul dronorului prin cablul de legătură lung de 350 metri (diametru 16,5 mm), cablu prin care se transmit în sens invers toate datele necesare controlului, furnizate de senzori. Varianta modernizată este DOUBLE EAGLE, care execută acum misiuni de combatere a pericolilor de navigație imersă, în flotele militare ale Suediei, Danemarcei, Olandei și ale unor țări asiatici. Acest model poate opera în curenț de până la 3 Nd, cu o încărcătură de 130 kg, comanda și controlul executându-se de la o consolă, printr-un cablu cu fibre optice.

MNS (Mine Neutralizing System)

Este un model dezvoltat de firma americană "Honeywell Marine Systems", fiind capabil să descopere, să clasifice și să neutralizeze cele mai moderne mine de fund sau de contact. A fost proiectat să opereze la mari adâncimi cu scopul principal de a combate ultimele mine rusești antisubmarin, de mare imersiune. Prototipul acestui robot a fost experimental în 1982 și a fost folosit, cu bune rezultate, în operațiuni antimină în Golful Persic.

Căpitan-inginer Octavian TĂRĂBUTĂ

MAGAZIN

CUM SE LEAGĂ STRAIUL DE... "PRORĂ"?

Așteptată cu nerăbdare, în speranța realizării unor îmbunătățiri substantive, noua ediție (1996) a Dicționarului explicativ al limbii române (DEX) dezamăgește prin faptul că în domeniul terminologiei nautice menține unele erori, semnalate de mai mulți ani, nu numai de marinari, ci și de reputați lingviști (Ion Coteanu, Marius Sala, *Etimologia și limba română*, pag. 145-146).

Întrucât expunerea tuturor îmbunătățirilor posibile ar necesita un spațiu mult prea mare, ne mulțumim să supunem atenției cititorilor doar câteva aspecte legate de cuvântul **strai**.

Dacă nava ar avea un singur catarg (fără bompres) și acesta ar fi scuri, definitia pe care DEX-ul o dă straiului ar putea fi accepabilă pentru orientarea generală a marinelui public: "parămă de otel sau de cānepă cu care se leagă partea superioară a calugrului de proră". Am îlost dispusă să nu ne formalizăm niciodată preferința acordată formei "proră", cuvânt luat din dicționarul limbii latine în perioada exagerărilor latiniste și pe care slavistii l-au sustinut tocmai pentru că nu are o bază reală. Dar DEX-ul pretinde că, prin restricție, "prora" este extremitatea din față a părții dinainte a navei "unde se află postul de comandă" și pentru care se dă echivalentul **bot**. Această definiție, care demonstrează clar că autorul ei este străin de problemă, se explică prin preluarea mecanică a sensurilor cuvântului rusesc *нос* ("nas"), care înseamnă atât prova navei (*nos korablea*), cât și **botul avionului** (*nos samoliota*). Dacă, însă, la avion cabina pilotului se află undeva spre bot, **comanda navei** este către centru sau chiar la pupa (mai ales la petrolier și la multe dintre cargourile moderne).

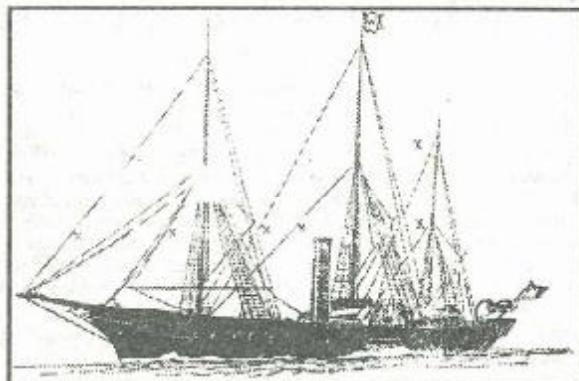
Revenind însă la strai, acesta se folosește cu precădere pe veliere, ale căror catarge sunt foarte înalte și trebuie susținute nu numai la vârf, ci și la mijloc. Straiurile serveesc totodată și pentru susținerea unor vele triunghiulare (*velastraiuri* – termen omis de DEX - și **focuri**) care pot fi în număr de trei-patru pentru fiecare catarg și este evident că nu se pot lega toate de "partea superioară". În plus, cum s-ar putea lega de "proră" vârful catargului din "pupă", mai ales la o goieletă cu sase arbori?

Această situație penibilă are la bază refuzul de a accepta formeile perfect gramaticale **prova – pupa** (de origine venetiană, ca și **camarot**, **candelă**, **contragabier**, **stivador**, **țaparie**, **țaparină**, **valadă** etc.), care ca și **stânga** – dreapta indică o **direcție în spațiu** și nu neapărat un obiect material. Comanda de navigație este în **prova** coșului, arțimonul se află în **pupa** trinchetului, iar vântul poate să bată din **prova**, căci doar nu vine din "proră"! Nava din capul convoiului se află în **prova** formăției, iar dacă intersectează direcția în care se deplasează alta navă se spune că-i trace prin **prova**, nu-i pătrunde prin "prora".

Acestea fiind spuse și desi straiul are și alte funcții (vezi și notiunea de **strai triatic**) el ar putea fi definit, pe scurt, ca o parămă de legătură în plan longitudinal, de la catarg către prova, spre deosebire de **patarajină**, care este orientată spre pupa.

Așa cum se arată și în DEX, strai vine probabil din italiană (*straglio*), eventual prin filieră turcă (*istralya*, *istraliya*, *istiralya*) sau greacă. Însă originea sa îndepărtată este Franța, unde cuvintele **estrail** și **estraille** sunt atestate încă din secolul al XVI-lea.

Comandor (r) **Necula PĂDURARIU**



Marea în viziunea elevilor școlii „JEAN BART”

MAREA

Dacă cineva mi-ar întreba ce reprezintă marea pentru mine, as incinge ochii și aş visa departe, către înținderile pustii de apă, apoi cuprins de o dulce visare în-a lása dusă în voie de undele sale melancolice.

Mi-ăș aminti de rasăniturile și apusurile solare, când marea se imbracă într-o mantie roșiatică ce reflectă sensul înalt al vietii pe care ea î-a ocrotit de-a lungul timpurilor.

Purtat de briza ei blajină, dar și de uraganele întricoșătoare pe care le nutrește în iernile lungi și apăsătoare, măngăiat de soarele bland și zămbitor vara, dar și biciuit de gerurile năpraznice care transformă minunatul univers marin în turturi mari și sticioși peste care soarele rece își reflectă razele într-un curcubeu plin de farmec, as întinde o mână acestei zerie care din Olimpul adâncurilor tulbură undele de bucurie muritorilor.

A fost doar o clipă de visare...

A fost doar un dor nestins de a cunoaște lucruri necunoscute, de a desluși adevarul atâtător întrebări pe care doar năvoadele pescarilor și vuiețul vapoarelor care o brăzdează ar fi în stare să-l deslușească.

CRISTIAN PETRESCU – clasa a VIII-a C

Mi-e dor...

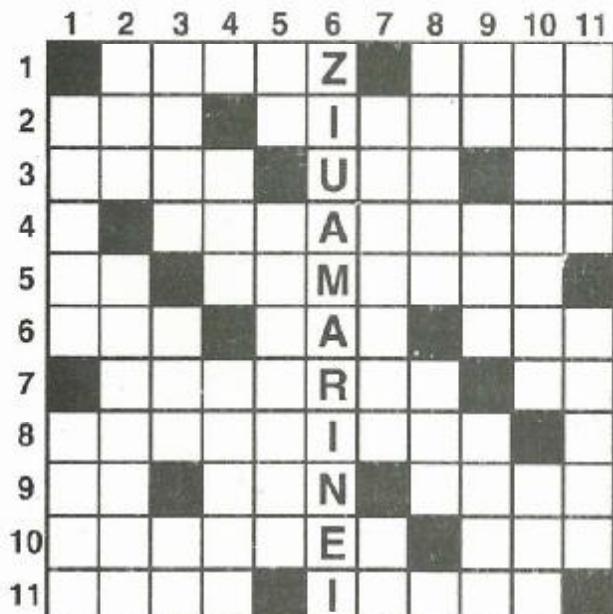
Mi-e dor de mare,
Mi-e dor de valurile sale,
Mi-e dor de spuma de dantelă,
Mi-e dor de Pontul Eurin...

Mi-e dor de orășul meu de vis,
Cel de la mare...
Mi-e dor de școala mea
De la mare.



ADINA GEORGIANA PIETROȘANU clasa a V-a A

MAGAZIN

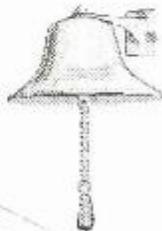


Divertisment Marin

ORIZONTAL: 1) Mare în furtună - Lama de ras. 2) Jos cu pălăria - Informator plătit. 3) Vine la mare, în cele din urmă - Singur pe culcare - Cap de postă. 4) Migratii, în mare. 5) Sparle în mijloc! - Lămuri în sfârsit. 6) Izvorăște din MAREA NEAGRĂ - Remiza marilor maestri - Zăgăz în mare. 7) Luat de urechi - Cută! 8) Ambalaj sofisticat. 9) Sunt în canistră! - Centru de carne! - Ifose de mare. 10) Beneficiarul unui venit, fără efort. - Arbitru la dublu mixt. 11) Victoria ca simbol (cl) - Acroape nouă.

VERTICAL: 1) Mare - Joaca delfinilor ca un spectacol. 2) Pus la pământ - Abatere după prima intersecție. 3) Parcă-nivel - MAREA GALBENĂ - Pepene! 4) Mare, greu de suportat - Prazintă DREPTURILE OMULUI (pl) 5) Aviz nefondat! - Ciocniri corp la corp. 7) Emulsie tipografică - Carene! 8) Alergător - MAREA ALBĂ 9) Stai în picioare! - Apare la MAMAIA - Cerbii ținuturilor arctice. 10) Momit - În crămai! 11) Stâncă, în mare - Cu o privire dulos - melancolică.

Dumitru TOMA-BĂBĂIANU



Cu ocazia

ZILEI MARINEI ROMÂNE

colectivul redacțional al revistei „Marina Română” urează tuturor marinariilor, militari și civili, multă sănătate, împliniri profesionale și le dorește să navigheze pe mări liniștite cu vânt bun din pupa.

La mulți ani!



Pret: 1000 lei

