

MARINA ROMÂNĂ

REVISTĂ EDITATĂ DE MARINA MILITARĂ
NR. 55 (AUGUST-SEPTEMBRIE 1998)



STATUL MAJOR AL MARINEI MILITARE

NR. 55
AUGUST-SEPTEMBRIE
1998

COLEGIUL DE REDACTIE

Redactor-șef:

Comandor Ioan DAMASCHIN

Secretar general de redacție:

Lt. col. Costin CONSTANDACHE

Redactori:

Căpitan Costel SUSANU

Bogdan DINU

Corector: Floare BRÂNZĂ

Fotoreporter: Valentina CIUCU

Dactilografiere: CÂRCEANU Rodica



REDACTIA:

Cercul Militar Constanța
str. Traian nr. 29

041-618127, 615700/238



ABONAMENTELE se fac prin oficile postale și sucursalele RODIPET S.A.; revista se află la poziția 5043 din Catalogul publicațiilor.

Cititorii din străinătate se pot abona prin RODIPET S.A. - P.O. BOX 33-57, FAX 0040-1-2226407 sau 2226439, TELEX 11995, Piața Presei Libere nr. 1, sector 1, București - ROMÂNIA.



COPYRIGHT: este autorizată orice reproducere cu condiția specificării sursei (revista „MARINA ROMÂNĂ”).



NORME DE COLABORARE:

Cititorii pot trimite pe adresa redacției texte și fotografii care se încadrează în tematica revistei. Manuscrisele nu se întâmpinăză.



Culegere text realizată la:

Centrul de Calcul
al Marinei MilitareOperator calcul:
Ana RUSU

ISSN - 1222-9423

B-18498/65

Din SUMAR:



④ Oameni - fapte - realizări
Constanța:
Divizionul de
fregate

⑦ Brăila: Flotila de
Dunăre -
important element
de securitate



⑩ Mangalia:
Spiritul
marinăresc al
rachetistiilor
navali

⑪ Tulcea: Oamenii minunați ai bătrânlui fluviu

⑯ Medicina și marina



⑭ Navigatori în
labyrințul
cunoașterii

Magazin



Tehnoredactare computerizată la
EDITURA EUROPOLIS CONSTANȚA

041-691711

Tehnoredactor: Gabriela ALGASOVSCHE

Tiparul executat la **EUROPRINT'94**

041-622527

COPERTA I: BOTEZUL MĂRII

COPERTA IV: APlicatia multinațională
„COOPERATIVE PARTNER '98“

15 August

ZIUA MARINEI ROMÂNE, A MARINARILOR – O ZI ÎNCHINATĂ STĂPÂNEI ȘI SUPUȘILOR, PROTECTOAREI ȘI PROTEJAȚILOR, MAMEI ȘI FIILOR EI

Multe și felurite sunt numările cu care sănătatea adunare a învățătorilor și părinților bisericești a lăudat pe Sfânta Fecioară Maria, voind să arate în mărginita noastră, limbă omenească, puterea și slava cea mai presus de toate a Maicii lui Dumnezeu. Așa unii o numesc "soare", căci, fiind încununată cu razele Dumnezeescului dar, ea luminează pe totă lumea. Alții o numesc "lună", arătând că întărește Maica Domnului întru sfîrșii este asemenea strălucirii lunii între cele alte stele. Alții au numit-o "izvor dăților de viață" din care se adapă Sfânta Biserică. Tot așa au numit-o "cer" că a răsărit soarele dreptății și "rai" că a odrăslit Floarea Nestricăciunii. Una dintre cele mai poețice și sublimi numiri o găsim în Sfânta Scriptură dată de Sfântul Duh, care zice: "Cine este Aceasta care răsare ca Aurora?" Și, cu adevărat, multă asemănare este aici că aurora se iveste dimineață și luminează poarta răsăritului, anunțând apropierea razelor soarelui, primii care privesc această auroră fiind marinarii, corăbierii, care trăiesc și se hrănesc cu aceasta.

Preastrăna Fecioară a fost de la începutul Creștinismului și până astăzi și va fi că va mai exista neamul omenesc, cea mai în măsură a ne proteja și a ne împlini rugăciunile noastre, intrucât cu dragoste privește spre neamul omenesc de pre pământ și dorește să ne ajute, să ne ocrotească și să ne povățuiască, pentru ca tot pământul să se veseliească de bogatele Ei daruri și de rodnicul Ei ajutor.

Prestigiul căștagat de Marina Română în decursul anilor a arătat lumii întregi că acest popor care s-a născut creștin este un popor de buni navigatori, buni marinari, buni constructori și buni apărători; am dovedit tuturor popoarelor că suntem pașnici și cu frică de Dumnezeu și că merită locul ce se cuvine în rândul națiunilor cu bun simț.

"Mergi corabie și arată lumii culorile României", arătă tuturor bucuria de a fi român, nădejdea și aspirațiile noastre, graiul dulce, cultura, credința și bucuria de a trăi clipă de clipă.

Dacă Dumnezeu, întru îndurăriile sale, a dăruiat atâta dar la toți sfîrșii săi, ca prin rugăciunile lor, toți cei care îi slăvesc și le cer milă, ajutor și ocrotire, să și poată dăbând cererile în măsura credinței cu care le fac, apoi cu atât mai mult trebuie să nădăduim că vom primi acest ajutor de la Maica Domnului care este un puternic acoperământ, un ajutor nebîruitor, o povățuirea desăvârșită și de la care putem obține realizarea rugăciunilor noastre, știm că ea poate oricând mijloci de la Fiul Ei, Domnul nostru Iisus Hristos tot ce voințește. Bunul Dumnezeu să ne facă pre noi vrednici împăratiei Celei Cerești, pentru rugăciunile Preacuratei Sale Maici și ale tuturor Sfinților Săi.

Mă rog Tie, Fecioară Maria, bună ocrotitare a celor împătimiți de călătoria pe ape, dă-le acestor oameni curajoși sănătate și forță pentru a învinge valurile dezlanțuite ale mărilor și oceanelor lumii, fi alături de ei, când depeste de casă și de plaiurile natale și frământă dorul de cel drag, apără și ajută familiile rămase fără sprijinul bărbătesc și dă-le nădejdea revederii, dă curaj și forță necesară marinilor ce străbat intinderile de ape, pentru a transporta rezultatul muncii acestui popor, ocrotește-i și dă sănătate marinilor osteni care se străduiesc a-și face cu cinste datoria de apărători ai tărmului străbun, dă măiestrie și inteligență celor ce construiesc aceste minunate insule plătitoare românești.

Fecioară Sfântă, e zi de sărbătoare pentru supușii și ocrotișii tăi, cu bucurie îți dăruiesc succesele și realizările lor, ocrotește-i și ajută-l! Fi totdeauna în susținut și înmormântă, luminează-le drumul în noapte și adu-le în înștea, bucuria, sănătatea și pacea zilei de mâine.

Apărătorcare Doamnă mulțumiri pentru biruință, izbavindu-ne din nevoi aducem Tie, născătoare de Dumnezeu noi, robii tăi: ci ca ceea ce ai stăpânire nebîruitor, Izbăvește-ne pe noi din toate nevoile, ca să cântăm Tie:

"Răsai asupra mea,

*Răsai asupra mea, lumină lăua,
Ca-n visul meu ceresc să-odinoara
O, Malcă Sfântă, pururea fecioară,
În noaptea gândurilor mele, vină.
Speranța mea tu n-o lăsa să moară
Deși a fost adânc noian de vină
Privirea ta, de lacrimi calde plină
Îndurătoare-asupra mea, coboară.*

Străin de toți, pierdut în suferință

Stâncă a nimicniciei mele,

Eu nu mai cred nimic și n-am tărie.

Dă-mi tinerețea mea, redă-mi credință

Și reapari din cerul râu de stele.

Ca să te ador de-acum pe veci, Mariel"

Bucură-te Mireasă, pururea fecioară!

Tuturor marinilor, cu ocazia Zilei Sfintei Marii, le doim sănătate și intru toate bună sporire.

La mulți ani! Amin!

Preot plutonier major Vasile MAREŞ



Sub semnul "Zilei Marinei", un neoficial bilanț „OAMENI - FAPTE - REALIZĂRI”

Constanța: DIVIZIONUL DE FREGATE Oameni bine pregătiți profesional care reușesc să suplimească performanțele tehnicii existente

15 august 1998, Ziua Marinei Române, moment de sărbătoare în egală măsură și de încercare în revistă a activităților desfășurate în anul precedent, găsește unitatea de fregate pe unul din primele locuri într-un posibil clasament al unităților Flotei Maritime. Căpitan-comandorul Ion Gagiu, comandanțul divizionului, a încercat să schițeze pentru noi un "bilanț" neoficial al realizărilor dar și al neîmplinirilor.

Prima constatare care se impune este aceea că - având în vedere politica țării noastre de integrare în structurile euroatlantice, în general, și implicit de participare activă la exercițiile militare comune cu statele membre NATO și cele din cadrul "Parteneriatului pentru Pace", în special - o parte importantă din pregătirea de luptă a fost alocată pentru exercițiile din cadrul Parteneriatului. De altfel, fregatelor au fost navele care au înregistrat și cel mai mare număr de ieșiri în mare și participări la exerciții de tip NATO. O astfel de participare a fost și cea de la "SEA BREEZE '97" (23-30 august 1997) cu nava „Amiral PETRE BĂRBUNEANU" (260), alături de nave

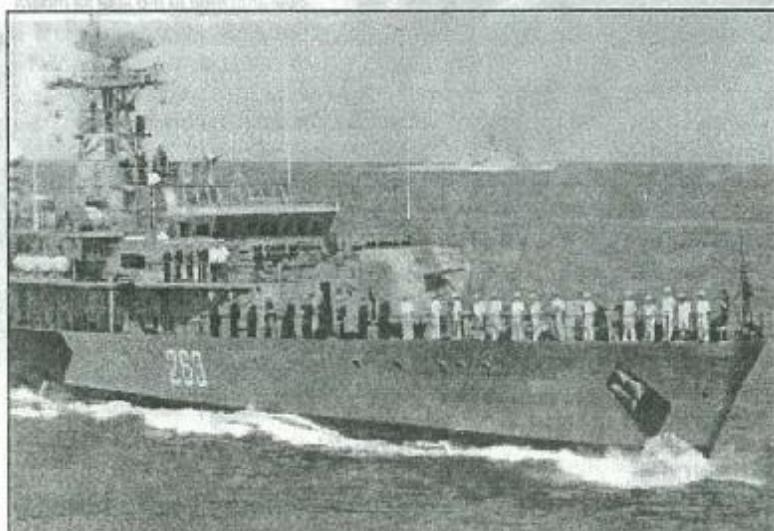
din Ucraina, Statele Unite, Turcia, Bulgaria, Georgia (în treacăt île spus, pentru prima oară o navă militară românească a intrat în portul Donuslav). Un alt tip de activitate finalizată cu numeroase ieșiri în mare au fost exercițiile de tip PASSEX desfășurate în comun cu navele militare străine care au vizitat portul Constanța.

Cea mai importantă participare a fost însă la exercițiul „COOPERATIVE PARTNER '98", la care au luat parte fregatele „Viceamiral EUGENIU ROȘCA" (263) și „Viceamiral VASILE SCODREA" (261). În premieră, fregata 263 s-a eflat la comanda unui grup de nave (inclusiv nava americană „KAUFMANN" și cea grecească „MAKEDONIA" din compunerea forței STANAVFORMED, pe întărire durată desfășurării unor tipuri de exerciții pe mare, sarcină de care s-a achitat exemplar și pentru care a primit felicitările din partea celorlalți participanți la exercițiul.

Pentru înăștirea contribuibilității român (care ar putea contesta utilitatea unor astfel de exerciții din perspectiva îndepărtată a accederii

noastre în Alianță) trebuie să precizăm că toate aceste exerciții cu forțele maritime ale țărilor membre NATO și din cadrul Parteneriatului nu au afectat planul de luptă specific al unității și îndeplinirea acestuia. Obiectivul exercițiilor, propus și atins, a fost realizarea interoperabilității cu forțele NATO. Ele au fost o completare (am putea spune un "bonus" meritat) și un prilej "suplimentar" de ieșire în mare, dar, repetăm, în condițiile în care celelalte misiuni specifice au fost îndeplinite în totalitate (misiuni antisubmarin, trageri navale reale, exerciții în formății și evoluții tip NATO, misiuni de însoțire, asigurare de război pentru lansări de rachete și torpile etc).

Astfel de realizări nu ar fi fost posibile fără munca unor oameni de bază din statul major al divizionului, cum ar fi locotenent-comandorul **Ştefan Vasile**, șeful biroului pregătirii pentru luptă (un adevarat "șef al operațiilor"), sau căpitan-comandorul **Dan Popescu**, locțitorul tehnic, care după cum îmi marturisea comandanțul - "dacă nu era el, nu plecau navele pe mare". Lor li se adaugă comandanții, cei care conduc efectiv navele în mare: căpitan-comandorii **Vasile Glosan** (260), **Ion Stan** (264), **Ioan Bărăltaruș** (261), **Ion Ungureanu** (263) și locotenent-comandorul **Adrian Iordache** (262). Semnificativ este faptul că doi ofițeri din divizion, căpitanii **Sorin Voinea** și **Bogdan Dumitrescu**, au efectuat un stagiul de pregătire la bordul navelor din gruparea STANAVFORMED, în perioada mai-lulie 1998. De fapt, această idee a perfecționării pregătirii întregului personal la toate nivelurile se regăsește și în realitate la divizionul de fregate: oameni foarte bine pregătiți profesional care chiar reușesc să suplimească - până la un anumit punct, totuși - calitatea și performanțele tehnicii existente. (B.D.)





GRUPUL DE NAVE SPECIALE

Nave „mici” cu realizări mari

Este cunoscut faptul că la exercițiile comune desfășurate sub egida "Parteneriatului pentru Pace", Marina Militară Română a participat cu nave reprezentative ale forțelor sale navale. Este vorba, de la distrugătorul "MĂRĂȘEȘTI", nava "ANTIPA" până la fregatele și dragoarele implicate în recent încheiata aplicăție multinațională "COOPERATIVE PARTNER '98". Mai puțin cunoscută cititorilor este contribuția Grupului de Nave Speciale, din cadrul Centrului de Scafandri, la acest gen de exerciții desfășurate numai în ultimul an.

Misiunile grupului includ - după cum ne-a informat cu amabilitate locotenent-comandorul Valentin BĂLUTĂ, comandanțul acestuia - asigurarea logistică a scufundării și acțiunilor grupurilor de scafandri de luptă, transportul, cazarea și masa acestora; desfășoără activități în radele porturilor și pe litoral, inclusiv în Delta Dunării; lansări din vedete a scafandrilor de luptă. Grupul are în dotare două vedete tip "Venus", două vedete tip "Jupiter", două șalupe de remorcare și salvare și remorcherul maritim salvator "GROZAVUL" (despre acesta revista noastră a mai publicat materiale, ultimul apărut fiind în numărul 50).

Scafandri de luptă – unitate de elită a Marinei Militare – nu își pot desfășura activitatea fără sprijinul logistic al navelor și oamenilor din Grupul de nave speciale. Cu un an în urmă – mai precis între 15-28 august 1997 – trei vedete ("Saturn", "Venus" și "Jupiter") au participat la exercițiul "RESCUE EAGLE '97", prilej cu care au fost atestați de către partea americană pentru pregătirea, efectuarea și conducerea exercițiilor de embargou (VBSS). Tot atunci s-au desfășurat antrenamente comune și schimb de personal cu navele americane "CYCLONE" și "PONCE" (în exercițiu fiind implicată și nava românească "ALBATROS").

În anul ce a trecut și până în prezent, navele Grupului au executat - în afară de misiunile specifice - și asigurarea raiodelor de lansare a torpilelor sau rachetelor. Astfel de misiuni au fost limitate și datorită dimensiunilor (este vorba de vedete) relativ mici care nu le permit să ieșă decât pe o mare de până la gradul trei.

La "COOPERATIVE PARTNER '98" au participat aproape toate navele ("VENUS", "SATURN", "JUPITER", "MARTE", "SRS 575" și "GROZAVUL"). Pe R.M.S.

"GROZAVUL" a fost instalat punctul de comandă pentru exercițiul medical, în timp ce vedetele au asigurat tabăra de la Vadu, au transportat "răniți" de la "GROZAVUL" în portul Constanța, au executat o misiune de lansare mine de fund în raionul Vadu ("SATURN") sau au participat la exercițiile de embargou ("VENUS" și "JUPITER").

În ultima zi a exercițiului – zia VIP – s-a desfășurat un astfel de exercițiu demonstrativ împreună cu nava spaniolă "CANARIAS" – navă comandant a grupării STANAVFORMED – cu o barcă de pe vedeta "VENUS", exercițiu condus de comandanțul grupului, locotenent-comandor Valentin BĂLUTĂ.

Personalul de pe nave este unul de elită, fie că este vorba de căpitanul Cătălin FLEŞERIU (absolvent al unui curs de comandanți de nave în Anglia și unul de limbă engleză în Canada, fost comandanț al vedetei "SATURN" și numit recent într-un post din Comandamentul brigăzii), de căpitanul Cornel COJOCARU (comandanț pe "VENUS"), căpitanul Gabriel MOISE (comandanț pe "JUPITER") sau locotenentul Bogdan TUTUIANU. Numărul sub necesar al militarilor în temen este compensat de profesionalismul maștrilor militari, "oameni de bază", cum sunt maștrul militar principal Constantin MICU de pe "VENUS" (radiotelegrafist, aflat de 18 ani la bord) sau maștrul militar principal Aurelian MITRAN, comandanț pe SRS 575. Grupul are, în prezent, trei militari angajați pe bază de contract încă din 1990 (cel mai "vechi" din Centrul de Scafandri), fiecare pregătit în trei specializări (sergenții Ion ANGHELESCU, Constantin DUMITRU, Mihai GHEORGHIAN). Vînd legislativ (e vorba de limita de vîrstă de 35 de ani) duce la o stare de incertitudine printre acești militari și la riscul ca Marina Militară să piardă oameni bine pregătiți profesional. Oricum, tot personalul poate să exploateze toate tipurile de nave ale grupului.

Aceasta este, în câteva rânduri, „cartea de vizită” a Grupului de Nave Speciale din cadrul Centrului de Scafandri. Și cum aceste tipuri de nave au un viitor în față (vezi US Navy cu navele din clasa CYCLONE, din care urmează să se construiască 17 unități) suntem convingăți că și în Marina Română se vor găsi – în timp – resursele pentru modernizarea și intrarea în serviciu a unor noi nave. (B.D.)

MARINA GRĂNICERI

SAU DESPRE NECESSITATEA EXISTENȚEI UNEI PAZE DE COASTĂ MODERNE ȘI EFICIENTE

Divisionul de nave grăniceri din portul militar Constanța își împarte clădirea administrativă, ca și dana în care staționează navele, cu celelalte divizoane de nave ale Marinei Militare. Faptul că nu sunt subordonate structurilor Statului Major al Marinei Militare ci Comandamentului Național al Grănicerilor (și implicit Ministerului de Interne) nu înseamnă că nu fac parte din marea familie a marinarilor militari. Având drept mleinu paza și supravegherea apelor teritoriale (formulată clar doar la nivel de obiectiv, dar vag și incomplet la nivelul unui regulament de punere în aplicare) navele grănicerești sunt prezente – sau ar trebui să fie – pe tot litoralul românesc al Mării Negre.

Realitatea este însă cu totul alta. După cum ne spunea comandorul Ion DINA, comandanțul divizionului, nu s-a mai putut ieși în mare în ritmul stabilit pentru pază și supraveghere deoarece prin modificarea bugetului Ministerului de Interne nu s-au mai găsit resursele necesare unor astfel de misiuni. Aceasta înseamnă că, deși divizionul poate asigura prezența zilnică în mare cu cel puțin o navă, practic nu se mai execută supravegherea și patrularea ci doar ieșiri pe baza unor informații confirmate (este cazul capturării pescadoarelor turcești "OSMAN REIS 3" și "AGA OGLU 2").

În aceste condiții principalul obiectiv pentru anul 1998 a fost menținerea navelor în stare de operativitate. O simplă operație matematică rezultată din suprafața de acoperit și numărul ieșirilor în mare – duce la un ipotetic și şocant procent de descoperire a

eventualelor contravenții și infracțiuni, de numai 0,06%!!!

Navele, majoritatea construite între 1972-1975, prezintă o ridicată uzură morală și fizică. Motoarele reprezintă principala problemă. Importate din fosta U.R.S.S., majoritatea motoarelor au câte două reparații capitale și, evident, piesele de schimb nu se mai găsesc.

La capitolul echipaje, situația nu este mai bună. Navele sunt încadrate cu numai jumătate din numărul de ofițeri, 90% din mașiniști și o treime din militari în termen.

Situația grea a marinei grănicerești cuvântul poate că nu reflectă în întregime gravitatea situației – a făcut ca numărul succeselor să fie scăzut, dar spectaculoase totuși. Mult mai dificilă este însă "navigația" prin vîndul legislativ. Titlurile senzaționale din presa locală și centrală (de genul "Trag tunurile în apele românești") se pare că sensibilizează doar opinia publică și nu ajung și în forul legislativ al țării. Este inadmisibil ca Legea nr.17/1990 să vorbească numai de existența apelor teritoriale (12 Mm) în timp ce legislația altor țări – și mă refer aici numai la țările riverane Mării Negre și vecine nouă, Bulgaria și Ucraina – precizează clar ce înseamnă zona contiguă (24 Mm) și zona economică exclusivă (ea poate ajunge până la 200 Mm). La aceasta se adaugă carentele Legii nr. 56/1992 privind frontieră de stat a României și mai ales modul de aplicare a acesteia.

Ce se poate face pe termen scurt pentru remedierea situației? În primul rând elaborarea unui suport legislativ despre a cărui necesitate și urgență nu mai este cazul să



Comandor ION DINA

insistăm. În al doilea rând, intrarea în serviciu a unor nave performante (cu o viteză de cel puțin 25 noduri) și a unor unități de mare tonaj (600-700 tone) pentru supraveghere. Dincolo de austerația bugetară, o explicație ar fi și aceea că – deși două treimi din granița României este pe apă iar paza și supravegherea este asigurată de marina grăniceri – ea nu este subordonată unei structuri de marină. La ora actuală această structură există doar la nivelul Comandamentului Național al Grănicerilor, dar nu și la nivelul Ministerului de Interne. Altfel spus, doleanțele marinarilor ar trebui ascultate – dacă nu rezolvate – tot de oameni de meserie.

Un proiect de lege care să reglementeze toate problemele de mai sus a fost inițiat încă din anul 1996 dar nu a fost finalizat nicăieri. Urgentarea finalizării lui este esențială, nu numai pentru plerderile economice (calcanul pescuit ilegal din apele românești se vinde cu 40 de dolari kilogramul în restaurantele din Istanbul), dar și pentru că este vorba, practic, de violarea teritoriului și suveranității naționale. Un principiu pe care, măcar din orgoliu național, ar trebui să ne grăbim să-l facem respectat.

Bogdan DINU

Sub semnul "Zilei Marinei", un neoficial bilanț

"OAMENI - FAPTE - REALIZĂRI"

Brăila: FLOTILA DE DUNĂRE - IMPORTANT ELEMENT DE SECURITATE

Rolul Dunării în securitatea europeană, ca puncte de legătură între estul și vestul continentului, a fost evidențiat în numeroase rânduri, făcându-se apel la toată gama de argumente - politice, economice, geografice, istorice sau militare. Subiectul a revenit recent în actualitate, odată cu eforturile diplomatice ale României de a fi inclusă în proiectul TRACEKA - program economic foarte important care vizează, ca obiectiv principal, refacerea celebrului "drum al mătăsii".

Având în vedere faptul că aproximativ 40% din lungimea navigabilă a fluviului (1.075 km) face parte din teritoriul României, responsabilitatea militară a acestui sector, asumată de unitățile și subunitățile Flotilei de Dunăre, este deosebită. Dinamica situației politico-militare nu exclude posibilitatea ca Marea Neagră și Dunărea să devină zone de criză. În aceste condiții, menținerea unei forțe navale fluviale puternice, bine dotate și instruite, nu este numai o necesitate ci chiar o datorie, pentru apărarea intereselor României.

Acestea sunt și câteva dintre temele abordate în cadrul unui seminar internațional dedicat Dunării și securității europene, organizat de Departamentul pentru

Politica de Apărare și Fundația "Hans Seidel" în perioada 8-10 iunie, la Tulcea. Au fost invitați diplomați și specialiști din țările riverane Dunării - Ucraina, Germania, Iugoslavia, Ungaria, Slovacia, Croația, Moldova, Bulgaria - care au dezbatut subiecte de actualitate și, mai ales, de perspectivă: cooperarea între spațiile geostrategice Dunăre - Marea Neagră - zona mediteraneană, în contextul noii arhitecturi regionale și globale; aspectele economice și politice privind transportul pe canalul Rin-Main-Dunăre etc.

Comandantul Flotilei de Dunăre, comandorul Petre Ciormele a prezentat în cadrul seminarului o temă în care se face o competență analiză a factorilor de risc și a modalităților de gestionare a crizelor care pot apărea în zona de responsabilitate.

Și anul acesta ... „resurse de minimă subzistență”

Una dintre concluziile care decurg în mod logic din expunerile și dezbatările seminarului Internațional de la Tulcea este aceea că, odată cu accentuarea rolului economic al acestei importante căi de navigație - Dunărea -, trebuie modernizate și perfecționate fortele și mijloacele care-l asigură securitatea. Acestea intră în compunerea Flotilei de Dunăre al cărei comandant ne-a confirmat, din păcate, că și anul acesta "pregătirea pentru luptă și celelalte activități specifice se desfășoară cu resurse de minimă subzistență".

În anul 1998 cea mai importantă activitate din programul pregătirii pentru luptă a fost aplicarea celor două brigăzi fluviale din luna martie, care a inclus și

trageri de luptă, în raionul Sfântu-Gheorghe. Obiectivele de verificare a stării de operativitate, de îndeplinire a misiunilor cu trageri de luptă și de testare a echipajelor au fost atinse, însă trebuie subliniat faptul că s-a acționat numai cu o proximativ jumătate din numărul de nave din

dotare. Deși ieșirile pe fluviu reprezintă, indiscutabil, "momente ale adevărului" în care se pot verifica eficiența navelor și pregătirea echipajelor, rațiunile economice au dus la diversificarea activităților din programul pregătirii pentru luptă și se încercă o anumită echilibrare a balantei prin organizarea și desfășurarea antrenamentelor de stat major, a aplicărilor de comandament pe harta și ale celorlalte activități de pregătire ale echipajelor, pe specialități.

Dificultăți nu sunt întâmpinate numai pe acest "front", comandorul Petre Ciormele fiind preocupat în aceeași măsură și de condițiile sociale în care își desfășoară activitatea personalul Flotilei. În situația în care încă nu a fost inventat nici un "vaccin" care să "imunizeze" mediul militar la "bolile tranzitiei", efectele acestora nu întârzie să apară. Motivația tinerilor absolvenți pentru



cariera de marină militar este în mod serios diminuată în condițiile în care trebuie să schimbe garnizoanele în funcție de... domiciliu nevestelor sau părintilor. Un exemplu recent în acest sens - la una dintre unitățile subordonate, din șase absolvenți ai Academiei Navale "Mircea cel Bătrân" care încă nu au împlinit un an vechime, patru urmează să fie mutați, la cerere, motivele enunțate

mai sus fiind cele mai des invocate.

Procesul de redimensionare a forțelor armate, aflat în derulare, aduce în sfera preocupărilor imediate problema redistribuirii cadrelor militare din unitățile restructurate. 10% dintre cei aflați în această situație au făcut cereri de trecere în rezervă sau pensionare cu vechime incompletă.

Cooperarea interarme - condiție și necesitate pentru succesul acțiunilor de luptă

Conceptul de interoperabilitate, atât de des invocat ca obiectiv important al programului "Parteneriat pentru Pace" și al celorlalte activități comune cu forțe din cadrul Alianței, se regăsește și în cadrul acțiunilor interarme - aplicații cu trupe sau pe hartă, antrenamente de stat major etc.

Cooperarea dintre cele trei mari categorii de forțe ale armatei - aviația, marina și trupele de uscat - a constituit întotdeauna un element vital pentru îndeplinirea misiunilor (comune sau specifice). "Analizele politico-militare ale conflictelor recente din diferite zone ale lumii converg către concluzia că războlul a căpătat, din ce în ce mai pregnant, un caracter integrat" - este una dintre ideile centrale ale cursului postuniversitar de perfecționare în

conducerea marilor unități operative din Marina Militară, ne precizează căpitan-comandorul Florin Clăianu, șeful biroului pregătire pentru luptă la Flotila de Dunăre. Cursul, cu durată de 4 luni, a fost organizat în cadrul Colegiului de Comandă și Stat Major din Academia de Înalte Studii Militare, la ultima serie participând și 9 ofițeri din Marina Militară. La absolvire au fost întocmite proiecte de curs, tema aleasă de interlocutorul nostru referindu-se la "Acțiunile Flotilei de Dunăre pentru sprijinul Corpului de Armătă, aflat în apărare pe o direcție fluvială". Una dintre concluziile de reținut semnificativă necesitatea elaborării, la nivelul Ministerului Apărării Naționale, a unei instrucțiuni de cooperare interarme care poate ajuta la îndeplinirea oportună și eficientă a misiunilor.

Unitatea de monitoare are și specialiști în ... arheologie - „unitatea de luptă 0“!

La monitoare suntem primiți de către căpitan-comandorul Florin Sima, șeful de stat major al unității. Prima parte a discuției noastre confirmă problemele generale, la care ne-am referit deja, și subliniază eforturile făcute de personalul unității pentru asigurarea unei stări tehnice și de operativitate corespunzătoare pentru navele din dotare. De asemenea, programul pregătirii pentru luptă a fost adaptat pentru a compensa lipsa ieșirilor pe fluviu, mărinuindu-se numărul antrenamentelor de stat major sau al orelor de pregătire de specialitate și în poligoanele reduse.

"Restructurarea nu reprezintă o problemă pentru noi - afirmă căpitan-comandorul Florin Sima -, deoarece suntem o unitate recent înființată și, datorită performanțelor navelor din dotare, reprezentativă pentru Flotila de Dunăre și Marina Militară. Este însă necesară o ajustare și o îmbunătățire a statelor de încadrare, pentru o mai mare eficiență în îndeplinirea sarcinilor la bord".

Se poate vorbi și de progrese, dacă ne referim la pregătirea personalului. La ultimele cursuri, organizate la Academia Navală "Mircea cel Bătrân" și la Scoala Militară Maistri de Marină, s-au obținut rezultate foarte bune, efectele pozitive neîntârziind să apară în activitatea celor care le-au urmat - locotenent-comandor Cornel Megan, locotenent Valeriu Anton, maistru militar clasa I Fănel Marin, maistru militar clasa a III-a Alin Mihăescu.

Să, fiindcă este vorba despre perfecționarea pregătirii, se pare că registrul de opțiuni în acest sens este foarte ... divers. Un "echipaj" al unității lucrează, împreună cu un grup de specialiști, pe șantierul arheologic de la Murighiol. Comandantul unității, căpitan-comandorul Alexandru Iordan, se află în "zona de operații" unde și-a găsit subordonații refăcând o impresionantă flotă de monoxile !



Căpitan-comandor FLORIN SIMA

Toate „blindatele” au fost reparate capital

Locuitorul tehnic al unității de vedete blindate, locotenent-comandorul Viorel Lepădatu, este primul interesat de acest lucru, drept pentru care ne comunică de la început: "Toate navele sunt reparate capital și se află în stare de eficiență". Este, desigur, foarte important, însă lipsa instruirii "la cald", pe fluviu, mai scade din entuziasm.

În luna februarie unitatea a încorporat, pentru prima dată, militari cu tomen redus, care au fost admisi și încadrați pe toate funcțiile de la nave (cu excepția celor de radiotelegrași). În rândul personalului se manifestă chiar "o apetență deosebită pentru cursurile de perfecționare", pe lângă cele de specialitate fiind multe solicitați pentru cursuri de limbi străine și informatică. Semnale pozitive au fost primite de la organizatorii acestor forme de pregătire, referitoare la cei mai recenti absolvenți - căpitanii Eugen Matel, Tudorel Gândac (care urmează să susțină și examenul de admisie în Academia de Înalte Studii Militare), și maistrul militar clasa a II-a Constantin Moise.

"Ofițerii și maistrii tineri pleacă în număr îngrijorător de mare, datorită dificultăților materiale și a condițiilor sociale - precizează locotenent-comandorul Viorel Lepădatu - dar cei care rămân sunt dedicați profesiei". Printre aceștia se află și locotenenții Marcel Neculae și Eugen Vârban (promovat recent comandant de navă), maistrul militar principal Gheorghe Stan și maistrul militar clasa I Costel Diaconu.



**Locotenent-comandor
VIOREL LEPAĐATU**

„Spiritul MIRCEA“ se revigorează

Cu toate că unele estimări optimiste de la sfârșitul anului trecut preziceau prezența navei-școală "MIRCEA" în formăția de nave care defilează în cinstea Zilei Marinei - 1998, ea se află încă în Șantierul Naval Brăila. Însă, în comparație cu situația de la ultima noastră documentare, eforturile echipei inginerului Gheorghe Scarlat, directorul Fabricii de reparații nave, au acum efecte observabile. Comandanțul navei, căpitan-comandorul Dinu Pamparău se află la bord, urmărind finalizarea lucrărilor de izolare a compartimentelor, fiind atât de ocupat încât cu greu și-a găsit câteva minute pentru un schimb de păreri. Ne comunică de la început că nu-l plac "vorbele mari" și este adeptul unui limbaj direct.

Este de acord cu faptul că, începând cu luna februarie a acestui an, lucrările au o mai mare cursivitate în derulare, iar întârzierile de până acum "se datorează unor factori conexați, nu doar lipselii mijloacelor financiare". Întrebarea adresată directorului Fabricii de reparații nave dacă au fost situații în care nu s-au plătit devizele de lucrări la timp și răspunsul negativ al acestuia, sunt elocvente în acest sens.

Fiind însotit și de locotenent-comandorul Petrică Ivan, ofițerul cu relațiile publice la Statul Major al Marinei Militare, comandanțul ține să-și manifeste nemulțumirea față de speculațiile "de fotoliu" din mass-media, referitoare la nava-școală "MIRCEA" și să ne comunice nerăbdarea echipajului de a proba calitatea lucrărilor efectuate.

Totuși, campania de presă începută anul trecut precum și demersurile făcute de Statul Major al Marinei Militare, Liga Navală Română și chiar de către parlamentarii de Constanța, pentru urgentarea lucrărilor, nu au rămas fără rezultat. Directorul de programe, ing. Traian Comșa, remarcă o "derulare mai coerentă a contractului" și, în condițiile în care se va reuși aprovisionarea lemnului pentru punți în timp util, "este posibil ca noul termen de livrare a navei - 30 noiembrie 1998 - să se respecte".

Căpitan Costel SUSANU



Sub semnul "Zilei Marinei", un neoficial bilanț **„OAMENI - FAPTE - REALIZĂRI”**

Mangalia: SPIRITUL MARINĂRESC AL RACHETIȘTILOR NAVALI ESTE ...LA EL ACASĂ

Ori de câte ori printre marinari se vorbește despre rachetistii navali, în tonul și limbajul interlocutorilor se simte un anumit respect. Este respectul pe care toți îl simt și-l datorează unor profesioniști ai mării și ai luptei pe mare. Iată de ce, atunci când am primit invitația comandorului Eugen Gabor, de a-i vizita "fieful", unitatea de nave purtătoare de rachete a cărei comandă o deține chiar de la înființarea ei, în februarie 1992, am făcut-o cu multă plăcere.

La data documentării, comandanțul aflându-se într-un binemeritat concediu, am fost oaspetele șefului de stat major al unității, căpitan-comandorul Dan Marian, proaspăt întors de la un curs postacademic, el însuși preocupat să-și reentre în atribuții.

"Să nu vă așteptați la lucruri senzaționale, ține să precizeze domnia sa. Nu este nimic senzațional în a-ți îndeplini



Căpitan-comandorul GABRIEL COMLOȘANU (în plan îndepărtaț), în cabină de comandă a navei „LĂSTUNUL”.

atribuțiile de serviciu cu simț de răspundere. Pentru a vă convinge puteți merge să vizitați oricare dintre nave și veți vedea că fiecare "rotiță" a acestui mecanism este la locul ei și nu mă refer neapărat la navă ci și la echipaj".

Căpitan-comandorul Gabriel Comloșanu, un alt "veteran" al

unității, ne este în continuare gazdă, la bordul navei „LĂSTUNUL”, al cărei comandanț este chiar de la aducerea ei în țară. "Aș dori să accentuez ceea ce a relatat mai înainte căpitan-comandorul Dan Marian. Nu este nimic neobișnuit în ceea ce facem dar, în comparație cu colegii noștri de la alte clase de nave, noi beneficiem de o tehnică nouă, performantă. Navele au fost construite la sfârșitul anilor '80, sunt dotate cu simulatoare care ne permit să executăm pregătirea la fel ca în condiții reale și avem astfel în permanență control asupra nivelului pregătirii. Maștrii militari sunt oameni de bază ai navei. Avându-se în vedere faptul că este "înlesnată" cu tehnică electronică, sunt veniți de la vedetele purtătoare de rachete, deci familiarizați cu o astfel de tehnică, fiind motivați să o întrețină și să o aibă în permanență în parametri. Rezultatul este concretizat în calificativele foarte bune cu care



ne-am înălțat toate misiunile. Din punct de vedere al tehnicii și pregătirii echipajelor credem că avem cel mai ridicat coeficient de compatibilitate cu navele aparținând flotei NATO.

Am participat recent la aplicația internațională "COOPERATIVE PARTNER '98". Din păcate, în concepția aplicației nu am fost folosiți în conformitate cu destinația de bază a navelor noastre unde am fi avut ce arăta. Împreună cu două nave similare turcești și alte două nave georgiene am marcat "inamicul" și am fost folosiți pe post de ținte pentru atacul altor nave.

- Constat că vorbiți în termeni elogioși despre corpul maștrilor militari.

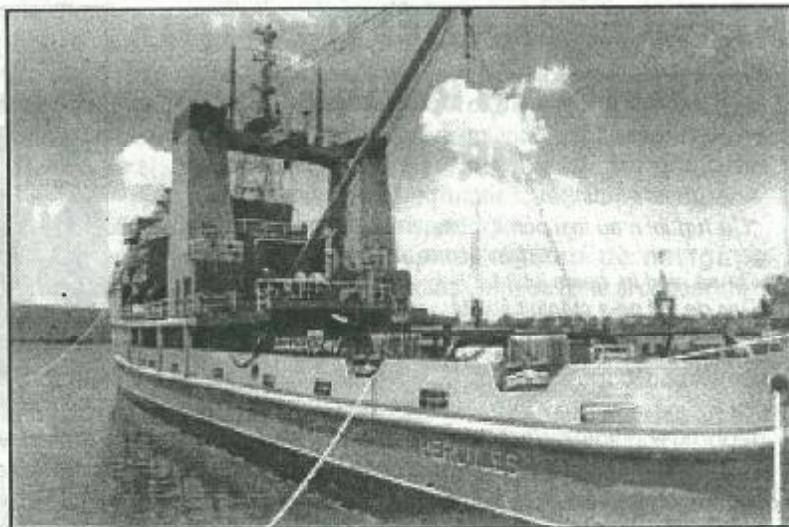
- "Sunt adevărați profesioniști și au cea mai mare stabilitate pe funcții. Lor li se datorează, în principal, funcționarea, în permanență, în parametri a tehnicii".

- Si tinerii ofițeri?

- „Întră mai greu „în meridian” (a se înțelege problemele practice la nave, n.n.) după absolvirea Academiei Navale. Practica marinărească, în adevăratul înțeles al cuvântului, și-o înșușesc la navă. În rândul lor fluctuația pe funcții este mult mai ridicată (cum este și normal, spunem noi) dar, îată, mi-au creat o satisfacție deosebită! Din cei cinci ofițeri admisi la Academia de Înalte Studii Militare, doar sunt de la bordul navei pe care o comandă".

Este reconfortant să calci pe puntea unei nave strălucind de curățenie, este reconfortant să afli că spiritul marinăresc aici, printre rachetistii navalii, este la ei acasă. Fatalmente, discuțiile alunecă și asupra unor probleme "de actualitate" - valurile tranzitiei care nu-i ocoleșc nici pe ei. Lipsa resurselor de combustibil atrage, după sine, mai puțin timp pe mare și de aici...

Nota dominantă rămâne totuși optimismul. Optimismul celor care știu ce au de făcut și cum trebuie să-și înălțe menirea.



HERAKLES...ÎN VARIANTĂ NAVALĂ

Cel mai proeminent erou mitic grec, socotit după moarte zeu - HERAKLES, preluat de romani cu numele de HERCULE, are în prezent un corespondent, în variantă navală, la Mangalia. Este vorba de remorcherul-salvator "HERCULES", una din cele mai mari și mai puternice nave din această clasă existente la mare și fluviu. Nu ne așteptăm, desigur, să purceadă la împlinirea celor 12 isprăvi pe care Herakles le-a realizat la vremea sa (după cum spune legenda) dar, după cum ne-a informat locotenent-comandorul Sorin COADĂ, comandantul navei, acesta are de înălțat multe misiuni pe mare: remorcaj platforme de foraj marin și nave de mare tonaj la mare liberă, salvarea navelor aflate în pericol de naufragiu, stingerea incendiilor de la bordul navelor etc.

Construită la Șantierul Naval Mangalia după un proiect ICEPRONAV - Galați, navei i s-a decernat pavilionul la 29 septembrie 1996 și prezintă următoarele caracteristici: lungime - 64,80 metri; lățime - 14,7 metri; deplasament 2.666 tone; pescaj - 5,20 metri; viteza - 12 Nd.; puterea instalată - 2 motoare ALCO de 2.500 CP, raza de acțiune 4.000 Mm și o autonomie de 30 de zile.

Cu un echipaj de 49 marinari - ofițeri, maștri militari, nava are spații amenajate la bord pentru 42 de persoane salvate. Pentru acordarea primului ajutor, la bord se află amenajat un cabinet medical cu instrumetar adecvat acordării primului ajutor naufragiaților, salon staționar și sală de operații.

Pentru stingerea incendiilor "HERCULES" este echipat cu 4 tunuri de apă și o cantitate de 2 tone spumogen, iar pentru scoaterea apei din compartimentele inundate are cele mai puternice pompe fabricate în țară, manevrate cu o bigă având capacitatea de 10 tone.

Până la data documentării noastre nava încă nu și înscrisește în palmares acțiuni de salvare de răsunet. Noi îi dorim nici să nu i se ofere ocazia. Suntem convingiți însă că, la nevoie, va fi în măsură să-și măsoare forțele cu stihile naturii și va fi demnă de patronul său spiritual și de numele ce-l poartă.

(I.D.)

REFACEREA UNEI TRADIȚII - ASISTENȚA RELIGIOASĂ ÎN ARMATĂ

*"Ce furtuni n-au mai pornit, poftă răilor și ură
Ca să pieri tu, neam iubit !
Dar de toți ne-a măntuit spada
noastră și scriptura !
Sfântul steag ne-a fost alter și supt
el săream grămadă
Să ne batem la hotar".*

Iată semnificații și adevăruri exprimate de marele poet național George Coșbuc în "Spadă și credință" despre cele două instituții fundamentale ale statului - Armata și Biserica - cu tradiții multiseculare, aflate într-o simbioză spirituală care au însotit și sprijinit benefic starea și evoluția societății noastre.

Revenirea acestei simbioze spirituale după anii '90 a fost resimțită și în Marina Militară prin refacerea lăcașurilor de cult, a bisericilor din unități și reluarea asistentei religioase cu preoți militari.

În acest sens, poate fi înregistrată ca o zi importantă data de 29 noiembrie 1997, când, la Mangalia, un sobor de preoți în frunte cu I.P.S. Lucian FLOREA,

arhiepiscopul Tomisului, în prezența unor înalte oficialități din Marina Militară săfinea o capelă militară cu hramul Sfântului apostol Andrei, lăcaș de reculegere spirituală pentru toți marinarii din Mangalia. Ctitorii acestei Capele, aşa cum se poate observa și pe frontispiciu - contraamiral Traian ATANASIU - șeful Statului Major al Marinei Militare și comandor Eugen BULBOACĂ, comandanțul unității în care se află situația.

Asistența religioasă este acordată de preotul militar-plutonier major Vasile MAREŞ, cel care în zile de sărbătoare schimbă uniforma militară cu odăjdiile preoțești, doavadă incontestabilă că Spada și Credința pot sălăslui împreună. Capela militară de la Mangalia nu este un unicat pentru marinari. Au mai fost săfintele capele la bordul distrugătorului "MARĂȘEȘTI", cu hramul "Sfântu-Gheorghe", la Liceul

Militar de Marină "Alexandru Ioan Cuza", cu hramul "Sfântul Ioan Botezătorul" și în curtea Corpului 9 Armată "MĂRĂȘEȘTI", cu hramul "Sfinții Constantin și Elena".

Iată, aşadar, dovezi ale cooperării spirituale și culturale dintre Armată și Biserică, dovezi care astăzi apar nu numai ca o necesitate pastorală dar și ca un drept al soldaților la asistență spirituală.

**Comandor
Ioan DAMASCHIN**



PREOT PLUTONIER MAJOR VASILE MAREŞ

Născut la 6 aprilie 1968, în comuna Dragomirești, județul Neamț. A absolvit Școala de Subofițieri infanterie - Sibiu, în 1988. În prezent este student în anul IV la Facultatea de teologie ortodoxă din cadrul Universității "OVIDIU" Constanța.

La 2 octombrie 1996 a fost hirotonit preot, iar la 5 februarie 1997 hirotosit Iconom Stavrofor. Este căsătorit și are un copil.

Sub semnul "Zilei Marinei", un neoficial bilanț

„OAMENI - FAPTE - REALIZĂRI”

Tulcea: ÎNFRUNTÂND MARINĂREŞTE „VALURILE“ TESTELOR PROFESSIONALE ŞI... EXISTENȚIALE

Cu ajutorul domnului comandor Gheorghe Zaharcu, șef de stat major al Brigăzii fluvial-maritime Tulcea, care a răspuns cu amabilitate solicitările noastre, încercăm să derulăm "filmul" principalelor activități, realizări dar și probleme, reprezentative pentru munca acestei "familii" marinărești, în perioada scursă de la Ziua Marinei 1997 și până în prezent.

Așa cum relevă interlocutorul nostru, cea mai importantă activitate profesională, așteptată ca un test esențial menit să pună în lumină gradul de pregătire al marii unități din Tulcea, a fost aplicația "DONARIS'98", desfășurată între 23 și 30 martie 1998. La aplicația desfășurată în zona Sfântu-Gheorghe au luat parte 10 nave - vedetele blindate mari 180, 177 și 179 (comandante de locotenent-comandor Nicolae Filip), vedetele blindate mici 76, 78 și 80 (comandante de căpitan-comandor Ilie Stan), vedetele dragoare 149, 150 și 151 (comandante de căpitan-comandor Vasile Nicolaescu), dragorul de radă 18 (comandant: căpitan-comandor Aurel Faroga) - celelalte nave ale brigăzii urmând să participe la aplicația din toamnă - precum și unități ale batalionului de infanterie marină (comandant: locotenent-colonel Vasile Romanescu).

Programul aplicației, cu un înalt grad de complexitate, a inclus trageri de luptă și exerciții de debarcare, numeroase exerciții care au contribuit la perfecționarea cooperării între nave și unitățile de infanterie marină, demonstrând, încă o dată, profesionalismul echipașelor în ceea ce privește pregătirea tehnicii, a armamentului și execuția misiunilor de foc specifice. Condițiile meteorologice grele (vânt puternic și temperaturile scăzute) au sporit și ele dificultățile



Comandor GHEORGHE ZAHARCU

acestui test profesional absolvit cu "foarte bine" de marinari și infanteriști marini, în frunte cu căpitan-comandorul Paul Clobanu care a avut funcția de șef de stat major al aplicației.

Desigur, în această perioadă, oamenii marii unități de la Tulcea, asemenea tuturor camarazilor lor din Armata Română, se confruntă cu dificultățile și serviturile impuse de restructurare (ca peste tot, oamenii sunt preocupați de viitorul lor profesional) care, desă înțelese ca necesare, lasă uneori un gust amar (mai ales desființarea unității dragoarelor de radă, o adeverată "pepinieră" de profesioniști de înaltă clasă, în care și-au început cariera ofițeri de elită ai Marinei Române, între care și viceamiral-comandor (r) Gheorghe Anghelușcu, viceamiral (r) Constantin Iordache, contraamiral Cornelius Rudencu).

O bătălie "strânsă" se poartă, de asemenea, cu lipsa fondurilor ce determină amânarea unor lucrări importante pentru menținerea în eficiență a navelor, lipsa efectivelor militariilor în termen, ce se micșorează simțitor, an de an, misiunile rămânând, la bord, aceleași (și, deci, încărcătura pe fiocare om sporind, uneori cu peste 50 %), imposibilitatea respectării planului conform căruia sunt prevăzute, lunar, ieșiri ale navelor.

"Dar, în potida acestor greutăți - ne spune comandorul Gheorghe Zaharcu - oamenii noștri își fac datoria suplinind cu munca și devotiuțea lor pentru profesie, ce le este caracteristică, aceste greutăți obiective, sperând - cu optimismul moderat dar sănătos al marinarului - ca ele să fie traversate cât mai curând". (C.C.)



**Locotenent-comandor NICOLAE FILIP (stânga)
la bordul V.B. 176**

ACEȘTI OAMENI MINUNAȚI AI BĂTRÂNUILUI FLUVIU

Din rândurile acestor oameni minunați care și onorează profesiunea de marinari ai Marinei Militare Române, în serviciu la Brigada fluvial-maritimă din Tulcea, spațul limitat nu ne îngăduie să amintim – la sugestia comandanților marilor unități – decât câteva nume. Sunt fie tineri ofițeri cărora li s-au încredințat, datorită calităților profesionale, posturi de comandă, fie maștri militari cu vechi și onorante state de serviciu, ce constituie o adevărată "coloană vertebrală" a echipajelor, fie absolvenți ai Academiei Navale (promoția 1997) care încep aici, la Tulcea, cu onestitate și devotament, să-și croiască drum "spre punctea de comandă".



Locotenent EUGEN COSMA (V.B. 78)

Pe punctea de comandă

Între ofițerii promovați în funcții de comandă la Brigada fluvial-maritimă Tulcea, alături de locotenent-comandorul Nicolae Filip, recent numit în funcția de comandant de divizion, de locotenentul Eusebul Lădaru (promoția 1993) promovat în funcția de comandant al vedetei dragoare 149 (în 1997) și, acum în cea de șef de secție, se află și Tânărul comandant de navă (pe vedeta blindată 78) locotenentul Eugen Cosma. Tot "tulcean get-beget" ca atâția colegi din această încheiată familie marinărească, locotenentul Eugen Cosma a terminat Academia Navală "Mircea cel Bătrân" în 1996 (păstrând o frumoasă amintire dascălilor săi de marinărie, în frunte cu comandorul Francisc Bozianu). "Am venit la Tulcea, în 1996, unsprezece colegi – ne spune – dar acum, din păcate, am rămas doar șase. Spun din păcate, fiindcă dacă nu ar fi fost probleme "sociale" (problema caselor, în esență) eram azi, aici, toți unsprezece. Integrarea în colectiv nu a fost dificilă, comandanții ajutându-ne foarte mult, pe noi, cei mai tineri. Mai dificil, poate, a fost să învăț să lucrez cu oamenii din echipaj (mai ales în primul

an), mulți mai în vîrstă ca noi, unii cu copii de vîrstă mea, să înveț să-i cunoști, să-i respecti, să-i înțelegi dar și să le ceri. Am învățat mult și pe vedeta blindată 80 (unde am fost secund) de la căpitanul Mircea Popițiu, un bun comandant de navă și de oameni. Acum, pe vedeta blindată 78, colaborez foarte bine cu colegii, mai cu seamă cu maștrii militari principali Ion Trifan (șef echipaj) și Costel Maran (șef mecanic), buni profesioniști și oameni devotați navei și, împreună, cred că alcătuim un echipaj gata oricând să-și îndeplinească misiunea primită".

Om și navă – același destin

Între "decanii de vîrstă în meserie" ce se bucură de un incontestabil respect și autoritate "pe dană" – cum spun marinarii tulceni – se află (alături de colegii săi, maștrii militari principali Iordache Nistor, Vasile Bostan, maștrii militari clasa I Adrian Burlacu, Petrică Tofan, Constantin Rusu) și maștrul principal Costel Maran, șef mecanic pe vedeta blindată 78. Maștrul Maran, în vîrstă de 47 de ani, este – cum se spune – tulcean get-beget, iar destinul său l-a

legat de Dunăre și marinărie din momentul în care a optat pentru această profesie, dând examen de admitere la Școala Maștrilor Militari de Marină, pe care a absolvit-o în 1974. Tot destinul a vrut să-și înceapă meseria împreună cu prietenul și colegul său de promoție, maștrul militar principal, acum, Gheorghe Adam, pe o navă care tocmai intră în serviciul Marinei Militare – vedeta blindată 78. De atunci, cele două destine – al omului și al navei – s-au împătit până la contopire, "și la bune și la rele" – cum ne precizează. La "bune" fiindcă face totul ca nava sa să fie eficientă, gata să-și îndeplinească menirea și "rele" fiindcă, din păcate, "de multe ori n-ai ce-ji trebuie și te zbați să cauți piese de schimb unde șihi, căci – nu-i aşa? – nu poate nava să stea pentru că nu există doi ruimteni! Mai e și lipsa oamenilor la bord (sunt mai puțini de jumătate din numărul militanilor în termen prevăzut) dar – ne spune, încheind pe ton firesc dialogul cu noi – ce fel de meseriași și marinari am fi dacă nu am încerca să ne descurcăm în orice împrejurare?"

Un ideal împlinit



Locotenent PETRU ISCIUC

Deși nu este unul dintre tulcenii cu vechime, locotenentul Petru Iscluc (originar din orașul Roman), absolvent al Academiei Navale "Mircea cel Bătrân" din Constanța, promoția 1997, este unul din... cei doi tineri absolvenți (din cei unsprezece colegi de promoție repartizați la Tulcea) ferm hotărât să rămână aici, înfruntând "greutățile tranzitiei", căci "unde, decât la nave, își începe un marină cariera?". "De fapt - ne spune zâmbind - aceasta a fost și prima întrebare pe care mi-a pus-o, în prima zi, (până atunci, în 1997, nu mai fusesem niciodată în Tulcea), comandantul divizionului - căpitan-comandor Ilie Stan. Cu ajutorul său și al colegilor am reușit să mă integrez în colectiv și cred că voi deveni, în viitor, "un adevarat tulcean". Ceea ce m-a onorat în mod deosebit și mi-a confirmat încrederea în mine, ca om și ca profesionist, a fost faptul că, în pofida experienței limitate (abia un an) am fost numit (în urma examenului recent promovat, cu nota 8,75) comandant de navă, pe vedeta blindată 81. Este, nu-i așa, un frumos vis împlinit și față de acesta ulți repede că... din solda de 786.000 lei dai 200.000 lei la gazdă. Acum aștept cu emoție confirmarea în funcție, care va veni după examenul la proba practică. Să îmi doresc - firește - să fiu la înălțimea încrederii acordate".

Oaspeti ai marinarilor de la Tulcea

Încercând, cum ne propuneam, acest "bilanț" neoficial al activității marinarilor militari din Tulcea, în perioada cuprinsă între cele două sărbători - Ziua Marinei 1997 și 1998 poate nu este lipsit de interes să amintim câteva acțiuni, din planul ce vizează colaborarea cu armatele altor state, fie în cadrul "Parteneriatului pentru Pace" fie în afara lui:

- Vizita delegației Centrului de Pregătire al Infanteriei Marine a S.U.A., în aprilie 1998;

- Întâlnirea cu echipajul navei "CHINOOK", în iunie 1998 - a doua navă militară americană (prima a fost "CYCLONE" în 1997) aflată în vizită la Tulcea;

- Seminarul "Dunărea și securitatea europeană", desfășurat la Tulcea, pe 8 iunie, cu participarea reprezentanților din țările riverane Dunării;

- Vizita unei delegații militare din Republica Moldova (iulie 1998).



ÎNGRIJITĂ CA PROPRIA GOSPODĂRIE

În traversarea cu succes a dificultăților materiale (deja evocate) întâmpinate de echipajele navelor militare de la Tulcea, dar și de pe tot cursul Dunării, un rol deosebit de important revine Secției plăticare revizii și reparări nave și tehnica de luptă, camenilor săi - meșteri "cu mâini de aur" care reușesc adesea performanțe în domeniul ce ar putea fi numita, în alt context, "minună". Îmbrăcându-și explicațiile tehnice, evident competenți, cu un umor bucovinean specific, apelând chiar la... clasicii literaturii române, împotriva întărită un tehnician, șeful secției, căpitan-comandor Radu SAVU, schițează dificultățile cu care colectivul său se confruntă, dar și esențialul - soluțiile găsite.

Deși nevoile de reparații ar fi cam 180.000 de ore om/an, iar posibilitățile cam ... 62.000 ore om/an, secția a realizat, pe priorități, lucrările de menținere în eficiență a navelor (la 49 de nave de luptă și auxiliare în 1997, și la 19 în trimestrele I și II din 1998, și anodări de nave militare aflate în serviciu pe toată Dunărea). Problemele fierbinți: banii puțini acordăți, sistemul greoi de asigurare a fondurilor existente, lipsa de piese de schimb, lipsa de personal etc. Rezolvarea lor: competența oamenilor, a mașinilor militari și civili (ce se dovedesc în meseria adevarat MAESTRI) și organizarea muncii. Dintre acești cameni comandanțul menționează, pentru calitățile lor profesionale excepționale, pe mașinii militari principali Ion Ghită (șef atelier radio și radiolocație), Mitică Bogheea (șef atelier armament și arme sub apă), Gheorghe Ghenu (specialist principal reparări armament), Manole Luca (comandant doc, pilotor) și salariații civili Alexe Stroe (mecanic motoare), Gică Letcu (lăcașul mecanic), Petrică Mantu (sudor). Si alegem doar două cifre care, credem, sunt revelatoare pentru cotidianele eforturi ale acestor oameni și ale colegilor lor: valoarea lucrărilor efectuate în 1997 - peste 1,5 miliardă lei, iar productivitatea muncii pe persoană - peste 36 milioane lei.

"Vaporul, nava - ne spune căpitan-comandor Savu - reprezintă nu numai "unealta și gospodăria", ci și carte de vizită a marinarului, iar noi, toți, vrem ca ea să arate că mai bine!"



Căpitan-comandor RADU SAVU, la Secția revizii și reparării

Pentru o mai bună mediatizare a marinarilor militari

După cum ne spunea căpitan-comandorul George Gheorghiu (ofițer cu pregătirea psihologică și culturală, la Brigada Tulcea), împreună cu colegul său locotenent-comandor Dănuț Pascale, au hotărât să-și concentreze eforturile și în sensul îmbunătățirii legăturilor cu mass-media locală, în scopul mai bunei reflectări a muncii și vieții marinarilor

militari din garnizoană. Astfel, această colaborare s-a concretizat, recent, în prima emisiune la postul TV (Cony-Sat) intitulată "O zi din viața marinarilor militari din Tulcea". În viitor se urmărește ca această colaborare să se transforme într-o rubrică lunară și, de asemenea, să se inițieze o rubrică asemănătoare (lunar, 30 de minute) la postul de radio "21". Informații și articole pe această temă sunt publicate și în ziarul tulcean "Delta".

Locotenent-colonel Costin CONSTANDACHE

DUNAREA - ARTERĂ DE NAVIGAȚIE ȘI CORIDOR LOGISTIC EUROPEAN (I)

"Regele fluviilor europene" - cum îl numea Napoleon Bonaparte - Dunărea, acest puternic liant pentru toate popoarele riverane a constituit, în toate timpurile, o problemă politică, economică sau juridică dintre cele mai complexe și mai dezbatute.

Marele savant român, dr. Grigore Antipa, în lucrarea "Dunărea și problemele ei științifice, economice și politice", apărută în 1921, afirma: "Cine vrea să priceapă chestiunea DUNĂRII trebuie să priceapă mai întâi fluviul și viața lui, căci înainte de a fi o chestiune de geografie fizică, este o chestiune economică și comercială".

Dunărea, cu o lungime totală de 2.860 km se formează din doi mici afluenți, Brege și Brigach, afluenți ce izvorăsc de sub vârful Kandel (1.241 m), din munții Pădurea Neagră și se unesc la Donaueschingen, la o altitudine de 678 m.

Al doilea fluviu al Europei, ocupă circa 10% din suprafața continentului și, înainte de a se vîrsa în Marea Neagră, udă teritoriile a zece țări: Germania, Austria, Slovacia, Ungaria, Croația, Iugoslavia, Bulgaria, Moldova, Ucraina și, desigur, România.

Credem însă că nu este lipsit de interes să-i prezentăm "cartea de vizită".

Cursul superior de la izvoare și până la Bratislava cuprinde: Alpii elvețieni, Alpii austrieci, zona prealpină și Bazinul Vienei. După primirea la Passau a Innului, cel mai mare affluent din această zonă, Dunărea capătă caracter de fluviu, având un debit mediu de 1.140 mc/s. La Ulm, unde adâncimea, la cotele cele mai scăzute pe șenai, depășește 1,2 m, devine navigabilă. În această zonă, la km 2.380, se află puternicul centru industrial Regensburg, cu al său vechi pod, construit în două pante peste fluviu, ce marchează începuturile navegației pe Dunăre. De aici încep și instalațiile speciale necesare pentru realizarea traficului de mărfuri.

Cursul mijlociu cuprins între pragul graniței ce separă Munții Alpi de Munții Carpați se prezintă ca un fluviu impresionant, cu o lățime de peste 300 m și primește câțiva afluenți: Drava, Tisa, Sava, Morava (sârbească) ce produc modificări în regimul hidrologic al fluviului.

Cursul inferior se întinde, în totalitate, pe teritoriul României, de la Baziaș până la vîrsarea fluviului în Marea Neagră, pe o lungime de 1.075 km, ceea ce reprezintă 40% din lungimea navigabilă.



**Comandor PETRE CIOROMELE,
comandantul Flotilei de Dunăre**

Acest curs se împarte în mai multe sectoare caracteristice, diferențiate prin condiții morfologice și hidrografice specifice, astfel: Baziaș-Gura Văii; Gura Văii-Călărași; Călărași-Brăila; Brăila-Sulina.

Pe sectorul Brăila-Sulina, denumită și Dunărea maritimă, din cauza adâncimilor mari, fundul albiei este sub nivelul mării. Este, de asemenea, important de reținut că pe porțiunea românească a fluviului se asigură o adâncime minimă pentru navegație de 2,5 m pentru navele fluviale și de 7,3 m pentru navele maritime ce pătrund până la Brăila.

Axa comercială Rhin-Main-Dunăre

Imperativul legării Dunării de Rin și, respectiv, de Marea Nordului, pentru extinderea transportului pe apă, dăinuie încă de pe timpul domniei lui Carol cel Mare (793), când s-a încercat săparea unui canal între râurile Altmühl (affluent al Dunării) și Main. Legătura dintre cele două fluviu s-a realizat abia peste unsprezece veacuri, în perioada 1836 - 1845, prin construirea canalului Ludwig - Donau - Main, cu o lungime de 171 km, plecând de la Kehlheim, până la Bamberg pe Main, canal care a funcționat până în 1945. Din 1959 au început lucrările unui nou canal, care a intrat în exploatare în 1994.

Legătura de navegație Rhin - Main - Dunăre, în lungime totală de 3.400 km, realizează comunicația între Marea Nordului și Marea Neagră, prin Rhin, Main,

canalul Main - Dunăre, Dunăre și canalul Dunăre - Marea Neagră, străbătând aproape o treime din țările Europiei (12 țări).

De-a lungul acestei legături de navegație se găsește un mare număr de orașe puternic industrializate, dintre care patru capitale - Viena, Bratislava, Budapesta și Belgrad.

Canalul Main - Dunăre are o lățime între 43 și 55 m și o adâncime minimă de 4 m, iar înălțimea liberă pentru trecerea pe sub poduri este de 6 m. Canalul urcă de la Dunăre, aflată la cota 338 m, până la cota 406 m, prin 5 ecluze, apoi coboară 175 m până la cota de 231 m, prin 11 ecluze.

De remarcat faptul că traseul canalului întâlneste, în partea sa nordică, două defileuri, pe care le traversează sub formă de "pasaj aerian" sau, altfel spus, "pod-canal".



Rhinul, după ce izvorăște din estul Elveției, străbate Austria, Lichtenstein, Germania, Franța și Olanda și are o lungime de 1.320 km. Se varsă în Marea Nordului și constituie cea mai importantă arteră de navegație din Europa de Vest. Grație legăturilor făcute prin intermediul canalelor cu fluviul și râuri tributare altor bazine marine (măriile Mediterană, Neagră și Baltică), rolul Rhinului în traficul fluvial a căpătat valențe mult mai mari.

Finalizarea canalelor Dunăre - Marea Neagră și Dunăre - Rhin a dus la realizarea unei importante legături de navegație transcontinentală, între Marea Neagră și Marea Nordului. Ea străbate un număr mare de țări, cu economii naționale diferite, între care există puternice relații comerciale și de transport. Această legătură de navegație, prin poziția sa pe harta Europei, poate juca un rol de referință, în raport cu care pot fi gândite și dezvoltate celelalte rețele de navegație interioară, precum și alte căi europene de comunicație terestră.

Acest corridor care se conturează este în atenția analiștilor politici și economici de pe tot continentul. Coridorul a fost propus și susținut prin diferite acțiuni de stimulare a unor activități specifice de corridor, de facilitate a unor procese care să-l

instituționalizeze făcându-l să existe prin: fluentă traficului; conexiuni și platforme intermodale (conexiuni între transporturile fluviale cu cele terestre sau invers); facilități comerciale; agenți economici specializați în reparații de mijloace de transport; zone libere; centre bancare și de asigurări; rețele de telecomunicații și informatică; legislație specifică; infrastructură de transporturi.

De-a lungul acestei legături de navegație transcontinentală se află puternice zone și concentrări economico-sociale generatoare de fluxuri materiale, a căror concurență poate fi perfectionată prin promovarea unor sisteme logistice. În cadrul cărora corridorul are mari şanse de succes.

Transformările economico-sociale profunde produse în Centrul și Estul continentului vor modifica configurația traficului european, prin adăugarea unor zone aflate, la rândul lor, în restrucțurare.

Relațiile comerciale Est-Vest vor modifica filozofia generală a sistemelor de transport europene. În contextul cărora, corridorul Marea Neagră-Marea Nordului se impune de la sine. Dintre aceste zone, nu pot fi neglijate puternicele centre industriale: Rotterdam, Ruhr, Frankfurt, Nurnberg, Viena, Budapesta, Bratislava, Belgrad, Giurgiu, Russe, Izmail, Constanța și altele.

Poziția geografică a corridorului față de fluxurile europene (traversare, sectoare comune, sectoare paralele), infrastructura de transport (rutieră, fluvială, maritimă), natura mărfurilor, structura consumatorilor, tehnologiile utilizate determină apariția



unor sisteme noi și, în consecință, terminale specializate, platforme intermodale etc., prezentate mai sus.

Toate aceste facilități trebuie să creeze o fluidizare a transportului continentalizat, de la un capăt la celălalt al corridorului, sau, ajungând în diferite noduri, să poată fi comutat pe altă direcție.

Prin intrarea în funcțiune a canalului s-a deschis și accesul navelor fluviale românești în centrul și vestul Europei, iar navelor din țările vestice li s-a înlesnit accesul către portul Constanța, prin canalul Dunăre-Marea Neagră.

(va urma)

Comandor Petre CIOROMELE

PROFEIUNEA MEA - ȘTIINȚA

COMANDOR DOCTOR INGINER VERGIL GRĂDINARU - O CARIERĂ ÎN SLUJBA ȘTIINȚEI ȘI TEHNICII DE MARINĂ



Domnul comandor, cercetător științific principal gradul I, doctor inginer VERGIL DUMITRU GRĂDINARU s-a născut la 3 februarie 1940 în comuna Vulturău - Constanța, este căsătorit și are doi copii.

Atrăs de marină, încă din copilărie, a urmat Liceul Militar de Marină din Galați și, după absolvire în 1957, pentru rezultatele foarte bune la învățătură, precum și pentru calitatea sale intelectuală, morale și fizice a fost trimis la studii în străinătate, la Facultatea de Ingineri Radiotekhnici de Marină din Sankt Petersburg, absolvită cu brio în 1962.

Cariera, în dubla-i postură de ofiter de marină și de inginer militar, a început-o ca șef de post radiotehnic de litoral, a continuat-o ambarcat la bordul unei nave purtătoare de rachete, apoi ca șef de secție și inginer șef la bazele de asigurare logistică ale marii unități de nave și Marinei Militare.

În carieră sa profesională se produce un salt în 1975 când, pentru competența-i recunoscută și trăsăturile personalității sale deosebite, i se propune să lucreze ca cercetător științific în instituția de specialitate a Marinei. Aici, la fostul Centru de Cercetări Științifice al Marinei Militare - în prezent, Centrul de Cercetări Științifice pentru Tehnică de Marină din structura Agenției Naționale de Cercetări pentru Tehnică și Tehnologie Militară - încă de la început are șansa de a-și orienta preocupările spre HIDROACUSTICĂ - știință a programării undelor acustice în mediu acvatic, dar și tehnica obținerii și transmiterii de informații purtate de unde elastice în apa de mare, poate cea mai tânără ramură a Fizicii moderne. Este atestat succesiu cercetător științific principal gradul III în anul 1978, CSP II în 1982 și CSP I în 1990.

În anii '80 când doctoralele în științe tehnice în România se răriseră, iar în Marină erau evenimente excepționale, reușește la doctorat, își susține examenul și referatele cu calificative maxime, devenind doctor inginer al Institutului de Creăție Științifică și Tehnică din structura Academiei Române, prin susținerea în 1983 a tezei "CONTRIBUȚIA LA STUDIUL PROPAGĂRII SI RECEPȚIEI ULTRASUNETELOR ÎN MEDIUL MARIN", doctorat și lucrare cu caracter de pionierat în țară. Domnul academician Radu VOINEA evalua: "Teza inginerului de marină V. Grădinaru are o importanță teoretică și practică deosebită, contribuțiile originale aduse de autor stau la baza aprofundării caracteristicilor acustice ale mediului marin și la realizarea de aparatură complexă din domeniul Hidroacusticii", iar profesorul universitar George MOISIL aprecia: "Contribuțiile originale din teza inginerului V. Grădinaru

din Marina Militară permit ca rezultatele obținute să se finalizeze în aparatură, conduceri și metode de lucru de incontestabilă semnificație aplicativă într-un domeniu de pionierat în știință și tehnica românească".

Prestigioasa-i activitate și valoroasa producție științifică nu pot fi cuprinse în spațiul restrâns, oferit cu generozitate de Revista "Marina Română" pentru elogierea personalităților științei și tehnicii navale, dar câteva exemple se impun cu necesitate:

* Coordonarea și colaborarea la realizarea a peste 20 importante teme de cercetare științifică, printre care: Metode și tehnologii pentru diminuarea câmpului acustic de zgomote la navele dragoare; Aparatură pentru ridicarea și prelucrarea programei hidroacustice; Aparatură hidroacustică de descoperire a submarinelor pentru navele mici etc.;

* Autor principal al inventiei "Aparatură pentru determinarea vitezei de propagare a sunetului în mediul marin", brevet OSIM nr. 102089 din 30.07.1990 și a peste 15 inovații tehnice, importante, certificate;

* Peste 25 de articole și comunicări științifice în prestigioase publicații, respectiv instituție și universități din țară și străinătate;

* Participarea la congrese internaționale în domeniul Hidroacusticii din Elveția, Bulgaria, Iugoslavia, Franța, Federația Rusă, Turcia, Grecia, Italia, Spania.

Membru al Comisiei de Acustică a Academiei de Științe din România, evaluator al Ministerului Cercetării și Tehnologiei, profesor asociat la catedrele de radioelectronică din Academia Navală și Academia Tehnică Militară, membru în comisii de doctorat, comandant al Centrului de Cercetări Științifice al Marinei Militare în perioada 1990-1997, domnul comandor, în rezervă, doctor inginer Vergil GRĂDINARU este o personalitate de prim rang a științei și tehnicii militare românești.

În numele marinarilor români, militari și civili, în activitate și în rezervă, colaboratori direcți sau numai beneficiari ai carierei sale științifice, al căror care l-au cunoscut personal sau doar au auzit de personalitatea sa de excepție, revista "MARINA ROMÂNĂ" urează domnului comandor (r) dr. ing. VERGIL GRĂDINARU multă sănătate și putere de muncă pentru a continua, cu mijloacele-i specifice, dezvoltarea ȘCOLII DE HIDROACUSTICĂ NAVALĂ din România al cărei initiator, autorul articolului, îl consideră că este.

Comandor ing. drd. Traian MOȘOIU

MEDICINA ȘI MARINA

ASIGURAREA MEDICALĂ DE URGENȚĂ

Rolul asigurării medicale în organizarea și desfășurarea aplicațiilor tactice a fost accentuat odată cu adaptarea temelor și scenariilor acestora la realitatea politico-militară contemporană. Politica actuală de gestionare a crizelor, în care apar frecvent acțiuni specifice (evacuarea necombatanților, dintr-o zonă de risc, eliminarea urmărilor unor dezastre sau calamități), acordă asigurării medicale, cum este și firesc, o importanță deosebită. Aceasta se concretizează în adoptarea și derularea unui plan de acțiuni de către personalul specializat, astfel încât toate celelalte activități din programul exercițiilor sau aplicațiilor să se desfășoare în condiții de deplină securitate medicală.

O materializare a principiilor de întrebunțare a personalului și tehnicii medicale în situații de criză s-a realizat și cu ocazia aplicatiei „COOPERATIVE PARTNER '98” unde, conform evaluării făcute de către medicul-șef al Marinei Militare, colonel dr. Constantin Mihalache, implicarea specialistilor români a fost promptă, eficientă și apreciată în mod deosebit de către partenerii străini.

Vă prezentăm în continuare, punctele de referință ale asigurării medicale în perioada 14-27 iunie 1998, pe timpul

Un element distinct în desfășurarea aplicațiilor NATO-PfP:

desfășurării aplicației „COOPERATIVE PARTNER '98”.

În tabără de la Vadu a fost instalat un punct medical batalionar al cărui personal, împreună cu colegii americani și francezi, a desfășurat activități de control ai condițiilor de cazare și hrănire, verificarea surselor de aprovizionare cu apă, stabilirea modului de clorinare suplimentară a apei aduse cu cisternele speciale precum și acordarea asistenței medicale pentru personalul taberei.

Programul a inclus prezentarea unor teme de interes, adaptate condițiilor aplicației: „Anestezia în situații de criză, calamități și activități de asistență umanitară” – la spitalul chirurgical mobil francez, „Principiile medicale în NATO” – la punctul medical batalionar american. Exercițiile de triaj al refugiaților, epidemiologice, de asistență medicală în situații de urgență de gradul I, desfășurate în comun cu partenerii străini, au consolidat relațiile de colaborare și s-au constituit într-o experiență utilă pentru protagonisti. Din partea română la activități au participat locotenent-colonelul Dorel Mănzatu, maiorul dr. Dan Loghin, dr. Gabriel Nucă, plutonierul-major Carmenel Banită, plutonierul Cornelius Vlaicu și sergenții angajați Vasile Dîță și Marian Blendea.

Serviciul medical al Centrului de Scafandri a contribuit la asigurarea medicală reală a activităților de scufundare, în cadrul laboratorului hiperbar, serviciul permanent de gardă fiind asigurat de către maiorul dr. Petrică Vicol, dr. Coralia Micu, și dr. Liliana Dumitru. Acțiunile de scufundare în mare au fost asigurate din punct de vedere medical pe nava „EMIL RACOVITĂ” – maior dr. Viorel Simion, pe navele scafandrilor de luptă – plutonier-major Ion Barbu, sergent-major Didel Mocanu și în raionul Vadu – maior dr. Cristinel Brânză. Sub conducerea maiorului dr. Ion Marinescu s-a organizat și desfășurat exercițiul demonstrativ „Accident de scufundare în mare și evacuarea la Laboratorul hiperbar al Centrului de Scafandri”.

Remorcherul maritim „GROZAVUL” a avut, în cadrul aplicației, rolul de navă de salvare-avarie, la bordul acestuia acționând echipa medicală a Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”, formată din locotenent-colonelul dr. Gabriel Stanciu și plutonierul major Constantin Dămăroiu. Misiunea de acordare a primului-ajutor și evacuare a doi accidentați arși aruncați în apă prin explozie a fost îndeplinită în condiții optime.

Pe dana militară asigurarea medicală a fost realizată sub coordonarea colonelului dr. Mircea Talmăchi și maiorului dr. Constantin Mureșan, în cadrul cabinetelor dispuse centralizat: filtru, de asistență medicală și tratament, stomatologie.

O concluzie a tuturor activităților desfășurate de către personalul medical pe timpul aplicației „COOPERATIVE PARTNER '98” poate să evidențieze coerența în aplicarea diferitelor proceduri și profesionalismul specialistilor români, depășirea barierelor de comunicare, dar și necesitatea imperioasă a realizării interoperabilității și pe planul dotării tehnico-materiale.

Căpitan Costel SUSANU





File de istorie



Veteranii își amintesc

MISIUNE DE CONVOIERE CONSTANȚA - SEVASTOPOL

Începutul anului 1944 mă găsește, în continuare, ambarcat pe distrugătorul "REGELE FERDINAND" (de la 1 iulie 1943). Comandant este locotenent-comandorul Florin Bujoreanu, șef macanic, căpitanul Nicolae Savopol și ofițerii – în majoritate cunoscuți, unii colegi de promoție.

Timpul nefavorabil a determinat o oarecare reducere a activităților de aprovizionare a Crimeei, deja încercuită, dar se impunea relansarea de urgență a susținerii forțelor române și germane care rezistau acolo, supuse la presiuni tot mai mari.

Se organizează un nou convoi, "important", alcătuit din navele "ARDEAL" (11.500 tone capacitate de transport) și "KASSA" (ungar, dintr-o serie de transportoare mijlocii, de o construcție specială, ce puteau naviga atât pe mare, cât și pe Dunăre, având fundul plat, circa 500 tone capacitate), cu misiunea de a transporta aliamente și muniție.

Pentru escortă se repartizează distrugătoarele "REGELE FERDINAND" și "REGINA MARIA", însoțite de un vânător antisubmarin și 2 R-Boot-uri (nave mai mici de circa 100 tone) multifuncționale și din lemn. Siguranța antisubmarină este întărită – funcție de vreme – de un hidroavion mare, tip BV cu rază mare de acțiune.

Comanda convoiului este încredințată locotenent-comandorului Gheorghe Harting, un bun ofițer, hotărât – cu orice preț – să îndeplinească misiunea, ca de altfel întreg personalul. Pe cele două distrugătoare erau – în această misiune – ambarcați mulți ofițeri tineri, în majoritate aspiranți, promovările 1942-1943 (cam 60-70%) cărora li se accordau funcții de răspundere și toată increderea necesară.

Convoiul fiind organizat la ora 03.00 din noaptea de 9 ianuarie 1944 pleacă de la Tuzla, urmând a traversa marea și a ateriza pe Capul Sarici, colțul sudic al Crimeei. În cursul dimineții, marea este relativ calmă, cerul acoperit. Către orele amiazii, marea începe să se agite, vântul și valurile cresc în intensitate, pentru ca după miezul nopții să se ajungă greu la punctea de comandă, folosindu-se parămele "în-te bine", întinse de la prova la pupa. Furtuna se dezlăngă puternic și valuri uriașe mătură punctea distrugătorului, antrenându-l într-un balans tot mai accentuat. Se navigă greu, se renunță la zig-zagurile laterale care nu mai au nici un rost, pericolul mare nemaiînd înamicul, ci forțele naturii. Conducerea convoiului a intrat în dilemă: se merge înainte, riscând navele și echipajele și înfruntând stihile vremii, sau se intră la un adăpost vremelnic, în aşteptarea domolirii naturii?

S-a hotărât să se continue drumul, dată fiind situația frontului și a aprovizionării forțelor din Crimeea. Furtuna este în toi; am avut impresia că valurile ajung să dea lovitură chiar în coșurile navei, atingând până și bărcile de salvare ce atârnau legate în gruiurile lor.

Carturile nu se mai pot schimba, fiecare rămânând la post. Eu am rămas multă vreme la comanda de navigație.

La un moment dat un val mare și puternic rupe legăturile bărcilor de stejar ce înconjoară și protejează vinciul dinspre

pupa navei. Acestea, eliberate, încep să se rostogolească pe punte, doar copacii opriindu-le că cădă în mare. Erau în pericol grenadile antisubmarin, lansatoarele de grenade și chiar siguranța navei. Maistrul principal Petcu, șeful de echipaj, a format de urgență o echipă de marinari, străduindu-se să stăpânească situația.

În timpul acestei acțiuni, un val enorm mătură tot ce era la pupa; marinarii mai cu experiență s-au agățat cu tărie de tot ce au putut în zonă, dar unul dintre ei, marinul Găvăjdeanu Alexandru a fost răpit de valul uriaș. Avea centura de salvare, era gros îmbrăcat, dar n-a putut rezista, iar toți ceilalți nu l-au putut ajuta.

Se dă alarmă "orn la apă" și – fiind pe comandă – comandantul navei, locotenent-comandor Florin Bujoreanu, a încercat să facă manevra clasică, în astfel de situații, pentru salvarea omului. Trebuia făcut rondou complet la stânga, dar nava – ieșită din drumul său, cu valuri puternice în prova – a început să fie lovită din travers și se culca tot mai mult și periculos în babord. La un moment dat, în cabina de navigație toate documentele de pe etajere și de pe pereti au căzut în capul nostru și pe jos. Eu am rămas lipit de peretele din babord al cabinii de care nu mă mai puteam desprinde. Nava căpătase o înclinare ilimită (cred că peste 40 de grade) și nu-și mai revenea, fiind în pericol de răsturnare, situație în care totul ar fi fost pierdut: un singur val (berbec) mai violent ar fi putut destabiliza nava.

Văzând situația, comandantul renunță la rondou și – cu ajutorul mașinilor și cārmelor – reușește să opreasca bandarea navei astfel încât, foarte încet, nava a putut să-și recapete echilibru și să revină la drum. Toți am simțit un gust amar și durere în suflet, fiind nevoie să-l părăsim pe bunul nostru camarad – marinul Găvăjdeanu – ca un tribut dat mării și stihilor desfășurate – acesta rămânând înscris în rândul eroilor marinari, dispărut în timpul executării misiunii.

Continuându-ne marșul, la ora 08.00 eram în largul coastelor Crimeei și am reușit să ajungem la Cap Sarici. Aici schimbăm drumul pentru a intra pe pasa barajului de mine, spre Sevastopol. R-Boat-urile care ne-au însoțit au primit ordin să lase drăgile la apă pentru protecția convoiului, lucru realizat cu dificultate, datorită mării agitație. Una din drăgi a tăiat o mină din baraj, pe care a explodat-o prin împușcare. Alte incidente nu au mai fost.

În ziua de 10 ianuarie 1944, la ora 12.30, intrăm în golful de nord (Severnaia) și acostăm la un cheu improvizat. Toate navele aveau avarii mai mari sau mai mici datorită furtunii și valurilor.

Venind ora mesei, observăm pe cheu, în dreptul nostru, un șir de oameni printre care și copii cu gamele și cutii de tabăcă cu măner. Erau localnici care veneau să primească din hrana bordului porții, din omenia marinierului român. Se formase un obicei și aproape la nici o misiune acești oameni nu lipseau și niciodată nu au fost dezamăgiți.

MAREA CRUDĂ



File de istorie



ȘI FOCUL "SFÂNTULUI ELM..."

În Sevastopol am stat două zile, așteptând ca marea să se linistească.

În sfârșit, vântul s-a schimbat la 12 ianuarie 1944, către ora 15.30, când s-a format un alt convoi de nave de transport, având în compunere "OSSAG" - petrolier de 2.790 trb., "LOLA" și "MERKS" - transportoare. Escorta era aceeași, dar s-a adăugat o vedetă torpică germană, "S.19". Convoiul aducea în țară, de la Sevastopol, răniți, internați civili și prizonieri.

La 12 ianuarie 1944 se pleacă spre Constanța. Marea este deocamdată bună, vântul bate dinspre nord; se înserează. Se execută zig-zag-ul obișnuit față de convolu.

La 13 ianuarie 1944, în zori, marea se agită, ninge în mare, pe nave. La un moment dat, când s-a depus puțină zăpadă pe antene, catarge, biți, sarturi, vergi, extremități, la basalonul de pavilion provă și pupa, asistăm la un spectacol feeric: nava noastră pare luminată ca un pom de Crăciun, de o lumină ca de licurici, fluorescentă, rece. Pe celelalte nave – de la distanță, nu vedeam nimic. Unii s-au alamat crezând că poate cineva – din imprudență – a aprins becurile existente la vârful bastoanelor de pavilion. Chiar a fost trimis la prova un marinări să-l stingă, dar... ajungând acolo nu a văzut nici un bec aprins. Cu greu ne lămurim că este un fenomen electrostatic, cunoscut de marinari vechilor corăbi care – în situații asemănătoare – își vedea arborada proprie, vergi, sarturi devenind luminiscente, fluorescente. Este ceea ce ei au numit "locul Sfântului Elm" (sau ANSELMO). Ne-am înșisit; așa cum noi nu vedeam fenomenul la celelalte nave, la rându-ne nu puteam fi văzuți de eventuali inamici, dormici să protită de "imprudența noastră".

Urmărим mersul convoiului, reducem zig-zagurile. Vremea continuă totă ziua. Se navigă gros, cerul este întunecat și, foarte rar, apare cîte o spărtură în nori – de vedem puțin cer – sau chiar puțin soare.

Trebui să aterizăm la TUZLA, ne apropiam de litoralul românesc și nu puteam verifica poziția noastră și a convoiului, deci nu puteam controla navigația – de care răspundeam. M-am hotărât să rămân la post până la clarificare.

Litoralul românesc nu se vedea; Tuzla, cu farul tradițional nu se vedea; nu se vedea nimic.

Am raportat neînțirziat comandanțului situația, concluzia fiind că suntem în fața Constanței. Continuând drumul spre vest, puteam intra în barajul de mine cu întreg convoiul și în primul rând distrugătorul "FERDINAND", care avea poziția în stânga convoiului, la sudul formației.

Comandanțul nu a fost prea surprins de raportul meu. Am trecut repede în revistă determinările și calculele. Convincându-se de situație a raportat imediat – prin semnale optice – la nava comandanț ("REGINA MARIA"), punctul, situația și propunerea de a se lucea imediat drum Sud (180 grade).

Răspunsul a venit repede (nu era timp de tergiversare).

Semnal: "Dacă sunteți sigur pe punctul și pe calculele dumneavoastră, luați comanda convoiului". Am înțeles din aceasta că erau frâmăntări și la nava comandanț și – cunoșcându-l pe locotenent-comandanțul Gheorghe Harting ca pe un bun marinăru, ofițer hotărât și dărz – am fost surprins chiar de această cedare, neașteptată. La întrebarea comandanțului meu: - "Ce facem domnule?", am răspuns hotărât: "Domnule comandanț luați comanda convoiului și eu rămân în continuare la post, până la aterizare". A urmat: - Semnal: "Luăm comanda convoiului". Către întreg convoiul: "Drum Sud, 180/grade". Mărturisesc că am avut un sentiment de satisfacție.

Am continuat să urmăresc cum toate navele se aliniază îuând drum spre Sud, distrugătorul "REGELE FERDINAND" fiind în frunte iar celelalte în linie de săr, ultima navă (spre pupa) fiind "REGINA MARIA".

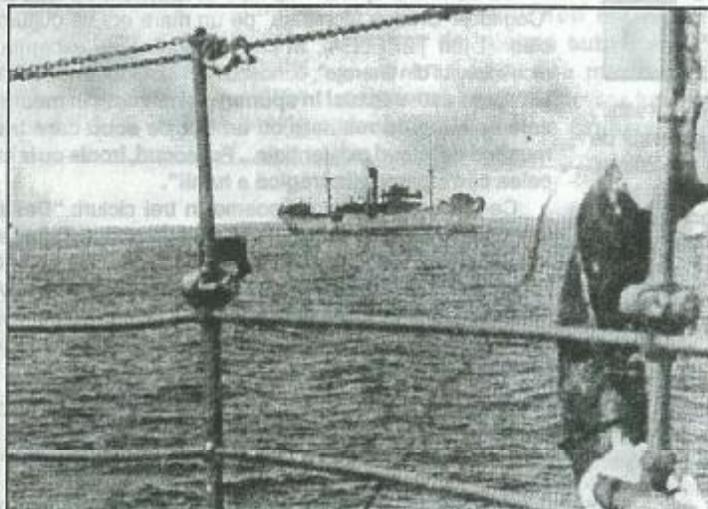
Am intuit că și locotenent-comandanțul Bujoreanu, de altfel coleg de promoție cu locotenent-comandanț Harting, avea un sentiment de satisfacție; eram mulțumit că am putut găsi soluția, în situația critică în care ne aflam.

Am rămas la post până s-a văzut farul Tuzla. Marea era în continuare rea, înaintam cu 6 Nd., guvernând greu, cu ajutorul mașinilor. Farul Tuzla permitea de acum orientarea și intrarea pe pasele cunoscute. Fiind de circa 12 ore pe comandanță, n-am mai putut rezista oboselei și încordării și comandanțul a ordonat să cobor la cabină.

Familia marinăriului Găvăjdeanu a fost anunțată oficial de dispariția sa eroică. La întoarcerea la Constanța, la schela navei s-a prezentat chiar mama lui, cerând unele explicații. Scenă penibilă și întristătoare la care a participat comandanțul navei și un grup de ofițeri – printre care mă aflam și eu. Desigur că vorbele bune și condoleanțele noastre, sublinierea eroismului și jertfei sale nu au putut alina în suficientă măsură durerea familiei și mai ales a mamei marinăriului.

P.S. Cer scuze veteranilor, care își mai amintesc de aceste evenimente, că ar fi posibil – din lipsă de achotări și înscrise, care mi-au fost luate la dezarmarea flotei și arestarea ofițerilor din data de 5 septembrie 1944 – să fi omis unele amănunte sau să fi exagerat... altele.

Contraamiral (r) Inginer Constantin TOMESCU
veteran de război



RESPIRAȚIA SPIRITUALĂ A MĂRII

Note de lector



Fecior al unui "meșter de săbi", reprezentant al unei generații de aur a liceului "Mircea cel Bătrân" din Constanța (o afirmă cu mândrie nedisimulată!), grănicer prin formare, jurnalist prin vocație, POET- prin argumente, locotenent-colonelul George MIHALCEA - a fost unul dintre cei mai strălucitori interpreți de poezie pe scena Cercului Militar Constanța și pe alte scene ale țării (de nenumărate ori laureat cu locul I pe țară), unul dintre cei mai talentați și originali creatori de poezie din cenușul "Mihail Sadoveanu" (laureat al concursurilor naționale "Nicolae Labiș", "Lucian Blaga", "Costești-Deva", s.m.a.) publicat, din fragedă tinerețe, de cele mai redutabile reviste literare din țară.

Gazetar de forță la "Frontiera", "Vocea armatei" și (acum) la TVR "Pro patria", cucerește titluri în țară și în afară pentru modul în care își face meseria-emisiuni T.V., jurnalist în S.U.A., în Bosnia...

Boem, cu alură de artist, perpetuu, show-man irezistibil, conștient de valoarea sa (ca poet și jurnalist), voce de aur pentru microfon și scenă, adulat și înjurat de mulți, George MIHALCEA este unul dintre POETII generației sale,

UN OFIȚER POET - GEORGE MIHALCEA

cu o voce distinctă și gravă, despre care... abia începe să se vorbească!

Și - suntem convinși ! - se va vorbi (și scrie) despre acest "nebun cuminte" care a plecat din (și mai revine la) cenușul "Mihail Sadoveanu" al Cercului Militar Constanța.

★★★

Așteptat de mulți ani să-și publice cărțile, George MIHALCEA "debutează" editorial în volumul "NUMELE FOCULUI" apărut la Editura Militară - 1997, alături de alii 4 colegi poeți-ofițeri. Ecouriile critice-extrem de favorabile!

De curând a apărut volumul "GALERA CU FLUTURI" la Editura "Cogito" - Oradea (condusă de un mare om de cultură din armată - colonel Ion TEPELEA), în condiții grafice de excepție. În "Portretul alchimistului din tinerete", cunoscutul critic Gabriel RUSU scrie: "George MIHALCEA este senzual în spunere și neliniștit în meditație. Poemele sale se ating de realitate cu un fior de ecou care trimit la spații mustind de tâlcuri existențiale... Pe alocuri, ironia cu izamar deschide calea către perceptia tragică a lumii".

Cartea ne oferă 94 de poeme în trei cicluri: "Desantul color al ideilor", "Galera cu fluturi" și "Selșe de noapte" - în care, așa cum îl descria poetul și scriitorul Nicolae BOGHIAN, George MIHALCEA este "dramatic, chemând tălos și asumându-și riscul spovedanie..."

Poezia de dragoste, poezia dramei existențiale, inspirată din viața tumultuoasă a trubadurului ofițer, ne dă satisfacții spirituale, ne pune pe gânduri, ne pune întrebări.

Sentimentul trecerii ireversibile a timpului este prezent în multe poeme:

"adulmec tipărat trecerii/prin mine/cel care sunt sunet/ și rog cocorii/ să-ți înapoieze această tristețe/- datorie vitală/- până când lângă noi/ plutind pe ceva ca o mare/ vor veni galere cu fluturi/ cumpărăți pe nimic/ în copilărie" ("Cercurile memoriei").

Sau splondida poezie "Balada meșterului de săbi" - ca o fișă biografică a devenirii soldatului - poet... "sunt acum mare meșter de săbi/ preotescă nevasta-ntr-un han/ filii mei amurgesc pe corăbii/ și nimic n-am vândut acest an!"

Prieten darg de o viață (20 de ani), de când era locotenent, domnul George MIHALCEA rămâne un grănicer la galera metaforei! La mai mare, POETULE, FRUMOS și "CUMINTE NEBUN"!



RESPIRAȚIA SPIRITUALĂ A MĂRII

PETRU BRUMĂ: „ESTUL, SENTIMENTE LA VEDERE“



**Estul,
sentimente la vedere**

Editor METAFORA

Altă la a doua carte, după "Estul, copil din flori" (1997) Petru Brumă ne surprinde, plăcut, cu noul său volum "ESTUL, SENTIMENTE LA VEDERE", apărut de curând la Editura "Metafora".

Meșter pricapus al versificării și al umorului, dovedind abilitate în folosirea perfectă a versului clasic, a rîmului și rîmeli, Petru Brumă atestă un simț deosebit al cuvântului potrivit, o surpriză a prospetimii și metalorei în rondelurile și pastișele sale după autori clasici.

Volumul – structurat în două capitole – "RONDEL-BAZAR" și "GALERIA CU PASTIȘE" – abordează o problematică la zi, ca într-o serie de editoriale – reacționând cu promptitudine la evenimentele curente: schimbarea din 1996, ieșirea din "tunel", condiția omului de rând dar și a celor care conduc destințele lui, intrarea în NATO, mineriadele, privatizarea, prețurile, investițiile străine, Tricanul, reforma pe pâine, plugul de lemn, guvernarea dialectică, algoritmii ei, romaniile, cei 15.000 de experți, etichetele bilingve, tratatul de vecinătate, literatura de sortă etc. – unele rondeluri fiind dedicate unor personalități din cetatea tomitană precum: comandanțul de fregată Vasile Giosan, prof.univ.dr. Ion Bitoleanu și Valentin Ciorbea, scriitorilor Constantin Novac și Ion T. Stefan, umoristului Ananie Gagniuc, profesorului Geo Vlad.

Umorul autorului lasă un gust amar, ascunzând drama omului comun, împovărat de tranziție și reformă. ("Stau la gura scbei, trăsu! Nici dobânzi, nici dividende, Nici lichidităjă curente... Doar un puț de colectiv.") – "Rondelul de la gura scbei".

În partea a doua a volumului – "Galeria cu pastișe" – jințele autorului sunt aceleași curiozități ale tranziției: "Oful meu", "Inchinarea la Piața Universității", "De cuvântări Senatul-plin", "Ah, voi prețuri, prețuri", "Sosesc investitorii", "Română pentru Bella", "Se duc investitori", "Blestem de tranziție", "Lupoaică lacomă", "Puterea", "Democrație mincinoasă" – sunt doar câteva parodi după A. Mircea, St.O. Iosif, S. Esenin, I. Minulescu, M.R. Paraschivescu, N. Stănescu și.a. – autorul păstrând maniera stilistică a autorilor parodiaj.

Lansarea cărții s-a făcut la Centrul Militar Constanța într-o atmosferă de sărbătoare, cu o sală arhipină de prieteni, elevi, profesori, cadre militare, jurnaliști. Autorul a beneficiat de prezenta doctă facultă de dr. Constanța Călinescu și drd. Aurelia Lăpușan (după poemul – deschidere "Un sentiment la... lansare" de Geo Vlad). Din nou, un act de cultură – cu ecouri favorabile – la Cercul Militar Constanța. În plină vară!

MOZAIC ESTIVAL

Perioada sezonului estival a consemnat - și la Cercul Militar din Constanța – o agenda culturală diversă și atractivă care a oferit cadrelor militare, familiilor și invitaților autentice satisfacții spirituale.

● EXPOZIȚIA DE ARTĂ PLASTICĂ organizată cu lucrările cursantilor condusă de maestrul Valentin DONICI, sub genericul "COPILII - FLORILE VIETII" a fost o adevarată sărbătoare a colorilor, a copiilor, a cărărilor și buniciilor prezenti la vernisaj. Cele 40 de lucrări – acuarele și picturi în ulei, reprezentând peisaje marine, floră, natură statică, portrete, au fost semnate de 21 de copii – majoritatea fi și nepoți de marinari.

● ȘCOALA DE ARTE (prof. Lelia Bularca) și T.V.-M.T.C. (redactorul muzical Gaby Raica) împreună cu Cercul Militar Constanța au organizat o amplă audiere pentru descoperirea și selecțarea a noi soliști de muzică ușoară, cultă și populară, pentru a fi promovați pe scenă (și la emisiunile) locale. S-a remarcat ca forță și calitate a interpretării, solista LAVINIA BITAN, mulți ani solistă de folclor la Cercul Militar Constanța.

● REBUS-CLUB "DELFINUL" – puțernica grupare de creatori în enigmistică de la Cercul Militar Constanța (majoritatea cadre militare în rezervă) a organizat un concurs de rebus pe 26 de teme militare, la care au participat elevi, studenți și militari.

● SCHIMB DE CREATORI – Membri ai Cenadului "MIHAIL SADOVEANU" au fost prezenți (de trei ori) la întâlnirile cenadului "METAFORA" ai Casei de cultură Basarabi. Au participat cu creații proprii (și ... sprijn critic necesar) Ion T. Stefan, Costache Tudor, Costin Antonescu, Ion Dragomir, Florin Chelaru, Ananie Gagniuc, D.E. Zărnești și Geo Vlad.

● O AMPLĂ EXPOZIȚIE de documente, fotografii, filatelia,

numismatică, carte tematică, costume și machete ale unor aparate de zbor a fost vernisată la Muzeul Marinei Române sub genericul "ARIPI ROMÂNESTI" – coordonată de A.R.P.I.A. – Ilala Constanța (prin grija deosebită a domnului comandor (r) Teodor Petrișan, comandor Viorel Teletin, comandor Adrian Matase).

● "CARSILIM '89" – tabără de creație literară organizată de Centrul județean al creației populare (cu un substanțial sprijin al Cercului Militar Constanța) s-a desfășurat la Hărșova – gazdă generoasă, pentru a 5-a oară, a acestor interesante inițiative culturale. Au participat și membri ai Cenadului "MIHAIL SADOVEANU": Costache Tudor, Aurel Ionescu, Ana Ruse, Florin Chelaru, Ananie Gagniuc și Geo Vlad – la spectacolele teatral-artistice organizate la poalele celorși Carsi.

● CU TRICOLORUL LA CATARG – este genericul spectacolului literar-muzical pe care îl susțin creatori și interpréti Cercului Militar Constanța în unitățile militare din garnizoană, dedicat Zilei Marinei Române; participă scriitori militari din cenadul "M. SADOVEANU", scriitori constănțeni, recitatori artistic din cercu dramatic, soliști de muzică ușoară și populară, invitați de la Teatrul "Fantasio", interpréti de satiră și umor.

● LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ a organizat, în sălile Muzeului Marinei Române, o expoziție de artă plastică dedicată Zilei Marinei Române – lucrările expuse fiind realizate de membrii cursului de artă plastică organizat la Cercul Militar Constanța sub conducerea comandorului (r) Valentin Donici.

● MAREA SI MARINARII ÎN LITERATURĂ – o expoziție de carte organizată de Biblioteca de la Cercul Militar Constanța, în cinstea Zilei Marinei Române.

Pagini realizate de profesor Geo VLAD



NAVIGATORI ÎN LABIRINTUL CUNOAȘTERII



VULNERABILITATEA INFORMAȚIONALĂ

În numerele 53 și 54 ale revistei noastre v-am prezentat, în cadrul acestei rubrici, "semnalamentele" unor agresiuni atipice care, în opinia specialiștilor, compun "amenințarea globală" la adresa stabilității unui stat sau a instituțiilor importante ce-l compun.

Vom încerca, pe scurt, o concluzionare a celor două articole. O idee de reținut se referă la faptul că factorii care determină amploarea amenințării globale - poziția geostrategică, apartenența sau non-apartenența la alianțe militare sau politico-economice, puterea economică, științifică sau financiară, compoziția etnică-religioasă a populației, relațiile cu țările vecine, ideologia partidelor de la putere sau

mijloacelor tehnice sau financiare necesare.

Succesul unei riposte eficiente în acest sens este condiționat de luarea unor măsuri care să includă elaborarea unui plan coerent de cooperare între toate sursele receptoare, deținătoare și emițătoare de informații. Acest plan, coroborat cu selectarea și pregătirea unor specialiști capabili să gestioneze crizele, contribuie în mod decisiv, atât la depășirea unor momente critice prin care trec instituțiile



interesele ecologice din zonă - se asociază cu gradul de vulnerabilitate informațională.

Acest tip de vulnerabilitate poate apărea pe fondul crizei informaționale - fenomen complex produs în mod deliberat prin lipsirea de informații sau prin disimularea acestora. Oferta scăzută de informații poate fi determinată fie de neprofesionalism, fie de neadaptare fie de lipsă

în cauză, cât și la eficientizarea activității acestora.

Cu excepția acestei direcții principale de acțiune, eforturile trebuie dirijate și către depistarea din timp a posibilelor focare de agresiune asupra instituțiilor precum și schițarea unor variante de răpostă.

De asemenea, unele informații de interes care provin din surse străine trebuie inventariate și stocate pentru a putea fi folosite în interes propriu într-o situație de criză.

Fără pretenția de a fi exhaustive, aceste concluzii trebuie să servească, în primul rând, preocupărilor pentru atingerea unui coeficient cât mai mare de credibilitate.

Căpitan Costel SUSANU

MAGAZIN

FULGERE, TRĂSNETE, MAREA ȘI... COMPATIBILITATEA ELECTROMAGNETICĂ

Vera aceasta, parcă mai mult ca în cele ale anilor precedenți ai deceniului curent, descărările de furtună, fulgerelor și trăsnetelor, în zona vestică a Mării Negre au fost mai frecvente și mai puternice (calculă aproximativă susținând că suprafața terestră este lovită în medie de 100 fulgere /secundă).

Din punctul de vedere al ingineriei electrice, fulgerelor și trăsnetelor reprezintă sursa naturală cea mai răspândită de perturbații electromagnetice de mare putere cu acțiune (electrostatică, electromagnetică, dinamică, termică, biologică) nefavorabilă asupra obiectelor încărcătoare, liniilor electrice, mijloacelor electronice, naturii și, dar și navelor, aeronavelor, mobilelor terestre etc. Dictionarul electrotehnic Internațional "plasează" protecția la trăsnet împreună cu cea la impulsul electromagnetic nuclear în domeniul de preocupări al Compatibilității Electromagnetice (C.E.M.), știință și tehnică nouă derivată din intersecția domeniilor Electroenergetici, Electrotăhnicii, Electronicii și Radiotehnicii preoccupate de protecția la perturbații electromagnetice neintenționate.

Îată cum povestește un participant la un recent simpozion internațional de C.E.M., despre riscul trăsnetelor pe mare: "La 16 iulie 1997 eam pe Mediterana la bordul unei ambarcajuni de vacanță, lungă de 9 metri și, cu velele strânsă, ne deplasăm cu ajutorul motorului, când am fost surprinsă de o violență furtună locală chiar la intrarea în golf. În portul astăzi la câteva mile distanță erau ancorate câteva veliere cu catarge metalice, cea mai mare parte a clădirilor și monumentelor orașului sau dotate cu paratrăsnete, nava noastră având un catarg de lemn. În timp ce ploua violent, în spatele orașului s-a văzut primul fulger, iar câteva secunde mai târziu, umătorul a căzut pe ambarcajunea noastră.

"La bord eram 9 persoane, așezate pe punte, cu totii fiind atinsă mai mult sau mai puțin de trăsnet. Un băiețel de 7 ani, așezat între picioarele mamei sale, înălțându-le brațele ei și acoperit cu un prosop ud, a suferit un atac de cord și nu a mai putut fi reanimat după transportul cu elicopterul la spital.

O Tânără așezată pe puntea udă de lemn a fost atinsă în regiunea subauriculară stânga, punctul de ieșire al curentului trăsnetului situându-se undeva la nivelul coccisului, trajectoria continuând pe punte până la un cui metalic de 5 cm. Sub nivelul socului a fost proiectată în mare împreună cu altă pasageră așezată lângă ea. Am sărit imediat în apă, observând un corp care se zbătea, ridicându-se spre suprafață și un altui ieșind plutind întrape. Deși după

un minut scoseseam corpul tinerei la suprafață, ambarcajuna manevrată neîndemnătăric re-a recuperat după aproximativ 5 minute. Când ne-am uitat la bord, Tânără mai avea încă puls, dar corpul era rigid, membrele succise și îmnegrite, iar respirația foarte slabă. Soția mea i-a făcut respirație gură la gură în timp ce eu m-am ocupat de băiețel, prin masaj cardiac și respirație artificială. După acostare, răniții au fost luati în primire de pompieri. Tânără, în comă, a fost internată la spital. După trei zile a revenit la viață, absoluț miraculos, rămanând cu o paralizie a picioarelor, dar după un tratament adecvat, după 4 luni, s-a putut deplasa singură cu ajutorul cărzelor..."

Această dramă ar fi putut fi evitată dacă s-ar fi luat măsurile de protecție

strict necesare, prevăzute de registrele navale. În primul rând acest exemplu contrazice părerile unor "temerari" care susțin că o ambarcajune de lemn, cu catarg de lemn, înconjurată de nave cu catarge metalice și "acoperită" de înălțimi cu paratrăsnet prezintă securitatea la fulgere. Din contră, curentul trăsnetului nu s-a putut scurge în mare printre o cale bună conductoare de electricitate, fără riscuri pentru pasageri și aparatura electronică a navei. Cel mai plauzibil, trăsnetul a lovit vârful catargului, după care curentul s-a scurs la suprafața lemnului și prin păâmele metalice și cele vegetale ude.

Curenții electrici urmăzează întotdeauna traectoriile de minimă rezistență cum este corpul omensc (în comparație cu cea a pieselor de lemn, chiar ude). Se poate considera că o ramificație a curentului trăsnetului, printre un cuplaj parazit, a "sără" prin capul tinerei, traversându-i corpul "stimulat" și de bijuterile de aur (metal foarte bun conductor) pe care le purta.

Protecția la trăsnet are două principii de bază: evitarea situației de "întă" pentru trăsnet (de risc ridcat) și neplasarea în locuri unde corpul să arafeze într-o diferență de potențial electric. Recomandările ce urmăzează derivă din caracteristicile fizice medii (intensitatea curentului 10^4 - 10^6 A), timpul de desfășurare 5-10 μs, lungimea fulgerului 10^3 - 10^4 m, diametru canalului 3-60 cm) și procesele de producere a trăsnetului, precum și din fiziotipologie.

Poate suprafata marii libere o răvă, fie ea și velier, constituie o discontinuitate ridicătoare, deci un "paratrăsnet", un punct "preferat" pentru deschiderea electrostatică între nor și suprafața terestră. Într-o ambarcajune fără catarg trebuie manevrată pentru adăpostirea la mal, sub o faieță sau pod, lângă un dig cu așezarea culcat pe fundul bărcii. Pe o navă cu catarg, acesta poate fi lovit de trăsnet ca cruce paratrăsnet, principiu protector constând în asigurarea unei continuități electrice perfecte între vârful catargului și apa.

Orice velier modern are catargul susținut de parâme metalice. Dacă coca este de asemenea metalică, scurgerea curentilor electrici către apă se face fără dificultăți în interiorul navei, echipajul beneficiind do o protecție excelentă.

În cazul în care corpul ambarcajuni este nemetalic (fibra de sticlă, lemn, material sintetic pe bază de răsină) la baza catargului și la locurile de prindere a paralelor se fixează două lanțuri metalice care, la pericolul de trăsnet, se lasă la apă cu capetele libere. Echipajul și pasagerii se vor așeza cât mai jos posibil și cât mai departe de lanțuri. Velierele cu corpul și catargul din lemn trebuie să alibă un lanț sau parâmă metalică de-a lungul catargului, la bază cu 2 spire, prelungindu-se apoi până la contactul direct cu apa.

Echipamentele electrice și electronice de la bordul navelor pot deveni victime ale efectelor ce însotesc trăsnetul, radiația electromagnetică fiind destul de intensă pentru a induce supratensiuni periculoase chiar la 100 metri distanță. Prima precauție constă în izolare antenelor prin deconectarea de blocurile electronice la pericolul de trăsnet sau instalând eloclatoare descarcătoare la "priza de apă". Oricum, în caz de urgență, pe ambarcajuniile de agrement nu trebuie să se abuzeze de întrebunțuirea aparatului radioelectronic, atât pentru protecția lor cât și a operatorilor.

Comandor ing.drd. Traian MOȘOIU
Conf. univ. dr. ing. Alexandru SONȚIR

MAGAZIN

MARINARIİ ENGLEZI CONDAMNĂ NUMELE DE „HMS PUFOSUL”

După cum afirmă marinarii unei fregate recent întoarsă dintr-o misiune dificilă în Atlanticul de Sud, Marina Militară engleză (ROYAL NAVY) a devenit prea moale și "pufoasă" în alegerea numelor navelor sale de războl.

Echipajul de pe HMS "BRAVE" (Viteazul) vrea ca navele să primească nume mai agresive ca HMS "TERROR" (Teroarea), HMS "TIGER" (Tigrul), HMS "INDOMITABLE" (Neînfrântul) și HMS "IMPLACABLE" (Nebiruitul).

Desi recunosc că numele navelor HMS "IRON DUKE" și HMS "BOXER" sunt mult mai războinice, echipajul unei alte nave pretinde că este singura fregată "cu numele bătut în cule". El protestează împotriva faptului că se numesc HMS "BEAVER" (Castorul) – un "animal pufos" – și în general împotriva numelor tuturor navelor de războli "alese la întâmplare din harta rutieră a Marii Britanii" cum ar fi HMS "NORFOLK", HMS "WESTMINSTER" și HMS "CUMBERLAND". Cel mai rău dintre toate, spun ei, este HMS "ST. ALBANS", o nouă navă din clasa de fregate Tip 23

Duke, care nu a intrat încă în serviciu. "Sună de parcă a fost numită după un centru comercial", se plâng marinarii într-o scrisoare trimisă revistei "NAVY NEWS". "În această epocă de ajustări politice, vom continua tendința inofensivă, moale, "mămoasă" și ocazională, total tămpită, în denumirea navelor?" – se întrebă marinarii.

Scrisoarea mai menționează: "Multora li se va părea că se încearcă să se ascundă faptul că Marina Militară engleză actuală nu are nimic de-a face cu luptă. Noi simțim că dacă suntem chemați să mergem la războl, ne putem aștepta ca cel puțin să mergem cu avantajul unui nume răsunător".

Dar... nu toate navele de luptă din vremurile trecute aveau nume războinice. De exemplu, o navă de războli construită în 1917 a fost numită HMS "CHRYSANTHEMUM".

THE TIMES – 28 martie 1998

**Traducere și adaptarea,
Bogdan DINU**

CURSURI DE SALVARE DINTR-UN ELICOPTER SCUFUNDAT

Călătoria cu elicopterul este considerată ca un potențial pericol de accident, mai ales pentru cel ce zboară la diferite obiective, ori în alte misiuni, deasupra mării. În țări ca S.U.A., Anglia, Australia etc. pentru toți cel care zboară cu elicopterul deasupra mării (sunt inclusi acestei categorii cei care merg în larg mai mult de trei ori într-un an) se organizează cursuri speciale de salvare

din cabina închisă a unui elicopter căzut în mare.

Așezat într-o cabină simplă, ce simulează pe cea a unui elicopter, cursantul este legat cu centura de siguranță de scaun. Cabină alunecă pe o sină, iar la capăt se rotește cu 180 de grade și se cufundă, cam la un metru, în apă.

La comanda "evacuați", se ia o porție zdravănă de aer, înainte ca apa să înunde cabină. Se asteaptă opt secunde, numărate rar, pentru

liniștirea apei, după care se acționează la decuplarea centurii, se deschide fereastra cabinăi și se leze afară, de sub apă. Totul se face sub supravegherea atentă a unui instructor cu costum și aparat de scufundare, pentru eventualele intervenții de ajutor. Pentru absolvirea cursului sunt necesare efectuarea a minimum cinci exerciții, repetate din doi în doi ani. Așa cum relevă statisticile, dintre cursanți 5% nu reușesc la acest aspru "examen".

*Haralamb
SOLOMON-MUSCELEANU*



Cu ocazia ZILEI MARINEI ROMÂNE

colectivul redacțional al revistei „MARINA ROMÂNĂ“ urează tuturor marinarilor, militari și civili, multă sănătate, împliniri profesionale și le dorește să navigheze pe mari liniștite cu vânt bun de pupă!

La mulți ani!



MARINA ÎN SARBĂTOARE

ORIZONTAL: 1. Gura ... mare! - la cupa, la ieșirea din apă! 2. Pe apă plutește și nimicește ce nimerește. 3. Uneori își arată colții, alteori e mare și ... dă în gât! - În mijlocul senzualului! 4. Iute la caiac! - Pilot maritim, aflat la guvernare (a navei, bineteles!), care elimină oamenii din conducere și face singur tot felul de manevre. 5. Poate fi alimentar, politic sau ... de navigație - Plasă pentru pește. 6. Lac de apă... sfîrșit! - Asociația Amatorilor din Europa (abr.) - Cel din Sălaj. 7. Bară de protecție (la casele) - În sfârșit, o bere, pentru calul ... cu mânerel! - Pontul la pupal! 8. Talaz la târmul drept, la două cazicil - Ape curgătoare, în furtună. 9. Tinut aproape cu balonul, până la acostare (dacă tot vă pricepeți la fotbal) - Mare, la piept cu floare, gata de insurătoare. 10. Porturile lumii, pentru cei de la uscat - Cap luminat (unde-l duce mintea...). 11. "Marina Română", n-o mai dai din mână... până n-o citești (pl.) - Început de idiș!

VERTICAL: 1. Nu-i pus la zid! - Indicator căt degetul. 2. Termen pentru curățenia navei. 3. Eșuat pe malul stâng! - Se află în garanție - Lavetel. 4. Haine ... bune la sărbătoare - Intrăți la apă. 5. Provocă un naufragiu psihic - Oglinda apel... Senal! 6. Semnal de sirene continuu - Un alt fel de a aeris. 7. Mare ... înghețuală. 8. Răpuși în încărcare! - Mola, provă! - Dânsi sunt cei din urmă! 9. Curaj, să nu vă fie frică! - Termină locotenentul! 10. Stâlpi de susținere în compartimentele unei nave - îl trec toate apele, dacă picău (e un cuvânt în desert...) 11. A se da pe brazdă - Pilari de aur, au înlesnit comerțul coloniștilor greci la Pontul Euxin.

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1	Z	◆							◆		
2		I									
3	◆	U		◆		◆					
4		◆	A								◆
5				M	◆						
6		◆		A		◆					
7			◆		R		◆				
8	◆					I		◆			
9						N					
10				◆			E				
11						◆				I	

(A. G)

POVEȘTI...



MARINĂREȘTI

La întoarcerea dintr-un voiaj mai lung, un marină se lăuda unui cunoscut:

-Am fost prima dată în Suedia...
-Cum sunt suedezele?
-A, niște blonde superbe! și iubesc români pentru că... ce au, au, dar cănd e vorba de bani, nu dau. Am fost și în Spania...
-Cum sunt creiole?
-Niște oachiose focoase, te iau din cap până-n picioare, de îi se ridică și părul de pe corp! Iar în Egipt...
-Apropo, cum sunt piramidele?
-Nici nu le-am văzut prea bine, că purtau ferigea, plus că se feresc al dracu de bărbați lor!..

Două neveste de marinari, după sosirea soților din voiaj, se întâlnesc la o cafea. Se tachinează reciproc. Povestea prima:
-M-a înnebunit bărbetul! De zece ori...
-Hai, că exagerezi!
-De zece ori m-a întrebăt căcă i-am fost fidelă.

-Și tu î-i răspunde? -Adevărul!
-Nu trebula să recunoști... Mie mi-a adus un lăncișor.
-De aur?
-Nu, de pus la usă...
-Vezi? Acum, dacă vine neanunțat, nu te poate prinde cu altul, că nu pote să intre!

Participând, de atâtea ori, la sezoane cu regatul Valentin Silvestru și venind vorba de marinari, de călătorii cu vaporul, de pericoltele la care pot fi expuși, maestrul a povestit dialogul între doi interlocutori: "Cum a murit tatăl tău?" "Pe o navă. Era marină și nava s-a scufundat într-un naufragiu..." "Dar bunicul tău?" "A fost tot marină. Iar într-un incendiu..." "Să dumneata că ești?" "Sunt marină!" "Să nu îi frică să te urci pe vapor?" "Dar tatăl tău cum a murit?" "În pat!" "Dar bunicul?" "Tot în pat..." "Să... nu îi-e frică să te urci în pat?"

Ananie GAGNIUC

