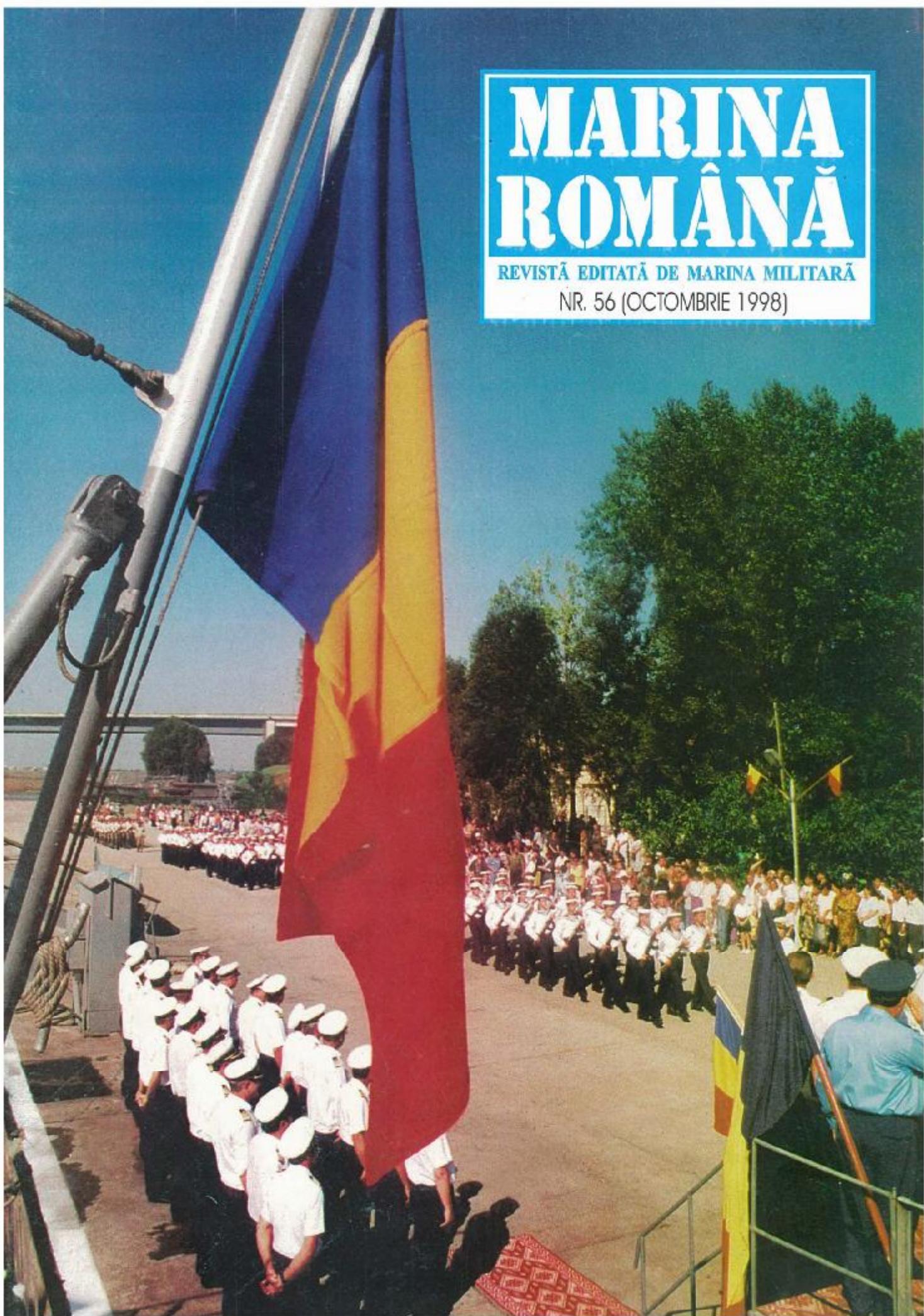


MARINA ROMÂNĂ

REVISTĂ EDITATĂ DE MARINA MILITARĂ

NR. 56 (OCTOMBRIE 1998)



STATUL MAJOR AL MARINEI MILITARE

NR. 56
OCTOMBRIE
1998**COLEGIUL DE REDACȚIE****Redactor-șef:**

Comandor Ioan DAMASCHIN

Secretar general de redacție:

Lt. col. Costin CONSTANDACHE

Redactori:

Căpitan Costel SUSANU

Bogdan DINU

Corector: Floare BRÂNZĂ**Fotoreporter:** Valentina CIUCU**Culegere computerizată:**

CÂRCEANU Rodica

**REDACȚIA:**Cercul Militar Constanța
str. Traian nr. 29

041-618127, 615700/238



ABONAMENTELE se fac prin oficile poștale 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 11996, 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 înapoiază.

**Preț: 1.500 lei**ISSN - 1222-9423
B-18498/78

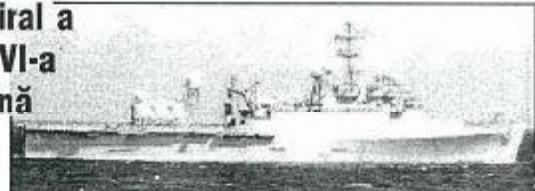
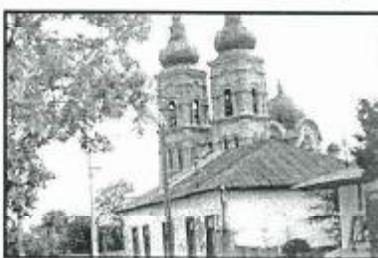
Din SUMAR:

5 Dragorii din Marina Română

**6 Fulgere
deasupra
mării
PARTENERIAT LA
„START II '98“**

8 Promovația august 1968, după 30 de ani**10 USS „LA SALLE“**

nava amiral a
Flotei a VI-a
americană

**15 Profesiunea mea - știință**

**17 Reportaj de
la un capăt al
lumii românești:
CHILIA VECHE**

20 File de istorie - „ÎN PLIN URGAN“

**22 Navigatori în labirintul cunoașterii
LUMEA SECRETĂ A DELFINILOR**



Tehnoredactare computerizată la
EDITURA EUROPOLIS CONSTANȚA

041-691711

Tehnoredactor: Gabriela ALGASOVSCHE

Tiparul executat la EUROPINT'94

041-622527

COPERTA I: CEREMONIAL MARINARESC ÎN PORTUL
MILITAR MANGALIA
COPERTA IV: NAVE MILITARE ÎN FAȚA PORTULUI TULCEA

DUNAREA - ARTERĂ DE NAVIGAȚIE ȘI CORIDOR LOGISTIC EUROPEAN

Gurile Dunării în noul context geostrategic european

În schema geostrategică întocmită de Mackinder, România se situează la răscrucerea marilor zone geografice ale lumii; din punct de vedere politic, ea se găsește la intersecția marilor interese europene și chiar asiacice.

Teatrul zonal strategic românesc este arondat "inelului maritim", prin ieșirea sa la Marea Neagră și, pentru menținerea echilibrului regional, capătă o pondere vitală. Se poate lesne observa că România și zona în care se găsește trec de la statutul de "periferie" la cel de "centru".

România, ca țară de contact între spațiul euro-atlantic și cel euro-asiatic, beneficiază de intersecția unor axe de importanță geopolitică: axa NV-SE, reprezentată de canalul Rhin-Main-Dunăre, o importantă axă a viitoarei Europe; axa N-S, care poate asigura un acces al spațiului scandinav și zonei Mării Baltice la Marea Neagră, prin formula rutieră, feroviară sau fluvială, dacă se va realiza racordarea Poloniei la canalul Rhin-Main-Dunăre; axa NE-SV, ce asigură, în principal, accesul Rusiei și Ucrainei la portul Constanța, cel mai important din Marea Neagră; axa E-V, care permite țărilor din Caucaz accesul maritim și aerian la Marea Neagră, iar Constanța devine o poartă spre Europa Centrală și Occidentală, sau, prin transbordare, spre celelalte porturi de pe mări și oceanele lumii (un segment al faimosului "drum al mătăsii"); axa SE-NV, care prezintă un interes pentru Turcia, dar și pentru celelalte țări din zonă (Siria, Iran, Irak), prin facilitățile de acces, prin "poarta românească" spre spațiul european, pe formula rutieră, feroviară, maritimă, fluvială sau a transportului combinat de tip RO-RO; axa Orientul Îndepărtat - Europa de Est, ce poate transforma "poarta românească" în a patra poartă de intrare a Japoniei în Europa (după Rotterdam, Hamburg și Triest); axa Marea



Caspică-Marea Neagră-Marea Mediterană, care începe deja să-și dezvăluie potențialul de multiplicator al dialogului și cooperării pe multiple planuri, datorită conductelor de gaze și petrol ce vor travăsa Caucazul și Turcia, cu terminale în porturile turcești din Marea Neagră și Marea Mediterană.

Toate aceste axe, chiar dacă unele sunt mai puțin marcate în acest moment, intersectează litoralul românesc, respectiv Marea Neagră și gurile Dunării.

Relațiile germano-ungare, precum și cele tradițional istorice austro-ungare, vor fi puse din nou în valoare. Aceste două țări, Austria și Ungaria, fără ieșire la mare, vor putea lua în considerare deschiderea spre Marea Neagră, oferită de "poarta românească" prin Marea Neagră, Gurile Dunării și Canalul Dunăre-Marea Neagră.

De asemenea, Marea Caspică, fiind o mare închisă, dar cu o extraordinară "plăcă de expansiune" tranferată din valoarea zonelor de acces către această, determinând astfel o creștere a importanței Mării Negre și, implicit, a gurilor Dunării, ca zone de transfer, transformându-le, în fapt, într-o placă turnantă către Centrul și Vestul Europei.

Avantaje și riscuri pentru România

Se poate aprecia că semnificațiile geopolitice și geostrategice ale Mării Negre și ale Dunării, mediul în care comunicațiile navale își găsesc materializarea pentru securitatea națională a României, sunt următoarele:

- Spațiul maritim și fluvial de interes economic și

militar din Marea Neagră și din Dobrogea reprezintă, prin importanța sa vitală, "plămâul României", pentru că apărarea suveranității, independenței și integrității țării noastre nu pot fi concepute fără această nevoie în zonă geografică.



geostrategică a zonei Mării Negre și a Guriilor Dunării și, UNGARIA implicit, a României, capată semnificații care vor determina, în mod obligatoriu, mutații importante și în domeniul militar.

• Marea Neagră și Dunărea pot deveni spațiu de criză, unde pot fi amenințate interesele statului român. Dintre obiectivele ce pot fi supuse amenințării enumerăm:

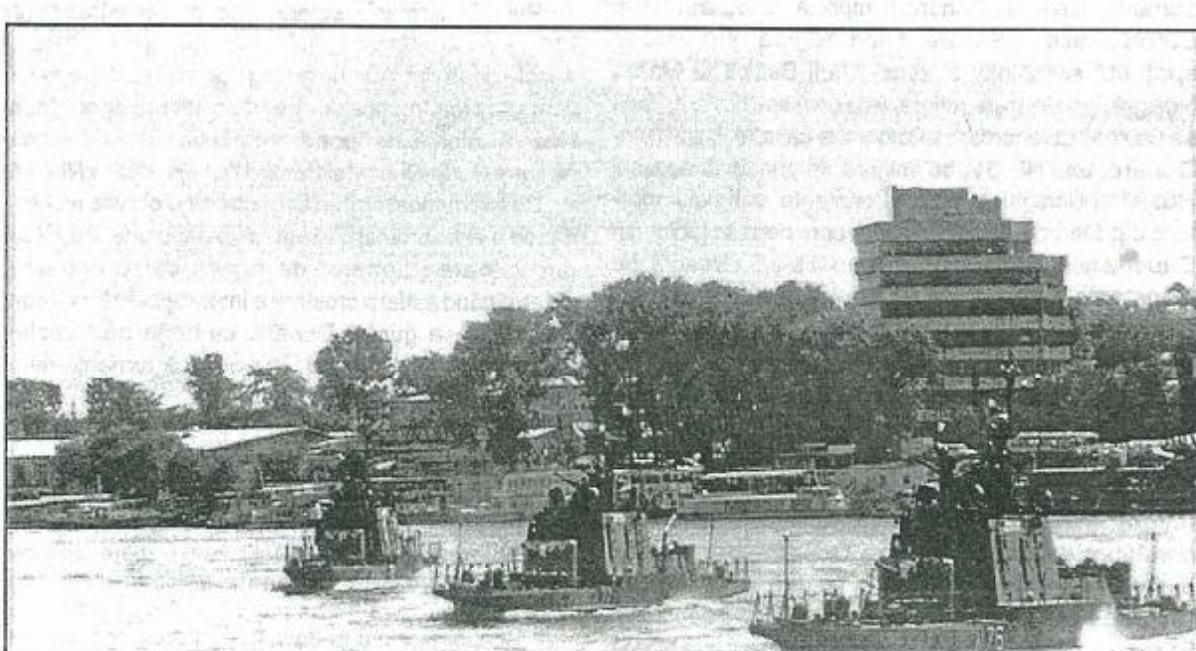
- . comuniicațiile maritime;
- . comuniicațiile fluviale;
- . resursele din zona economică exclusivă, din Marea Neagră.

• Astăzi, când pe Dunăre se poate ajunge la porturile din Marea Nordului, crește importanța geostrategică a României, în contextul schimburilor comerciale europene și mondiale efectuate pe apă. Vechile și mai noi state apărute pe harta Europei Centrale, dar fără ieșire la mare, sunt dependente de poziția României, de modul cum le facilitează aceste transporturi pe apă. Prin defilarea Guriilor Dunării și Canalului Dunăre-Marea Neagră, România controlează o zonă geografică strategică de mare însemnatate economică și militară.

În spațiul maritim și fluvial al țării noastre, pentru comerțul european se pot crea adevărate centre logistice (zone libere, comuniicații moderne, sisteme comune de dirijare și supraveghere a navegației).

Una dintre problemele majore ale acestui sfârșit și totodată început de mileniu, pentru popoarele Europei, este aceea a realizării unei comunități de interes, valori și norme de convețuire unanim valabile, care să ne unească sub semnul democrației și demnității fiecărui neam, și în acest context Dunărea poate avea un rol foarte important.

Comandor Petre CIOROMELE





Marea noastră cea de toate zilele

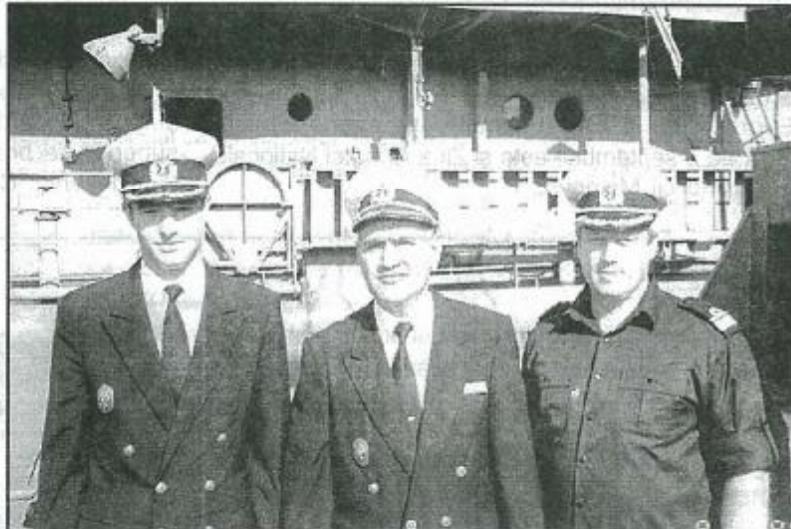


PENTRU DRAGORII DIN MARINA ROMÂNĂ SPERANȚA EXISTĂ

Dragoarele de bază sunt primele nave care te întâmpină atunci când pătrunzi în portul militar Constanța. Ironic poate, unii ar spune că sunt și cele mai vechi nave ale flotei noastre militare, ceea ce nu este departe de adevăr. "Navele au ca mislune - ne spune căpitan-comandorul Nicolae Vîlsan, comandantul divizionului - executarea dragajului de cercetare și distrugere în raioane îndepărтate și apropiate de litoral. Este adevărat că ele au fost realizate după vechile planuri germane și au intrat în dotarea Marinei Militare la începutul anilor '50, dar să nu uităm că ele au realizat eroica muncă de curățire a litoralului și a unei părți a Mării Negre de minele rămase după război". Rezultatele și tradițiile care s-au acumulat în cel peste 45 de ani de existență a acestor nave rămân, însă, ele nu pot suplini exigențele actuale ale tehnicii moderne a dragajului. Modernizate în anii '70-'80, când anacronicele căldări cu abur au fost înlocuite cu motoare Diesel, sistemul de dragaj a rămas același.

Dar pentru căpitan-comandorul Vîlsan - om cu o privire lucidă, realistă asupra situației și posibilităților actuale ale armatei și țării - nu aceasta este gria cea mai mare. "Situația cele mai grave și riscurile cele mai mari sunt cele din punct de vedere tehnic, pentru vitalitatea navelor și salvarea vieții pe mare". Este vorba - printre altele - de lipsa bărcilor de salvare (vechi de 40 de ani), de starea plutelor de salvare, ceea ce, într-un anume fel, transformă fiecare ieșire în mare într-o aventură.

Lipsa militariilor în termen - care a devenit permanentă după 1989 - face ca desigurătoarele cele trei nave să fie eficiente, tehnic, numai două să fie incadrate cu personal corespunzător. După terminarea exercițiului "Cooperativé Partner '98" au rămas nedescoperite și nerecuperate câteva mine de exercițiu ("marcatori" cum sunt numiți).



Punte între generații. De la stânga la dreapta: locotenent Eugen Craioveanu, căpitan-comandor Nicolae Vîlsan și locotenent-comandor Sorin Ichim.

Lipsa militariilor în termen a determinat, cred, pentru prima oară în istoria Marinei Militare la timp de pace ca lansarea și recuperarea drăgușilor să fie făcută "la mână" de către cadre (în condițiile în care vinciurile hidraulice nu funcționau iar la bordul navelor se aflau numai 7 militari în termen).

Am observat, ca reporter, atât profesionalismul cât și dorința de permanentă pregătire, parcă într-o încercare tot mai disperată de a umple prăpastia dintre starea tehnică și pregătirea oamenilor. Este îmbucurător faptul că întîlnim această stare de spirit la tinerii ofițeri. Este cazul locotenentului Eugen Craioveanu, de pe dragorul de bază 13, cu două cursuri în străinătate (primul în Anglia, altul în Ungaria privind interoperabilitatea cu standardele N.A.T.O.) sau a locotenentului Alexandru Chirică, ofițer desemnat să plece pentru un stagiu în flota franceză.

Am urcat și la bordul lui dragorului de bază 13, comandat de locotenent-comandorul Sorin Ichim. "Raportate la navele noastre - ne spune domnia sa - condițiile de la bord sunt bune și cu

aportul șefului de echipaj pot fi create aspecte și mai bune. Ideea esențială a acestei perioade este ca ceea ce există să poată fi menținut și întreținut. Totul depinde de buget". Secundul navei, căpitan Cristian Lișman, locotenentul Tânase Gabriel, maistrul militar principal Gheorghe Dincă, maistrul militar clasa I Nelu Mărșu se numără printre oamenii care pun umărul la bunul mers al activității pe navă. Printre nemulțumirile comandantului, spontan și puțin surprinzător, sunt și altele decât cele materiale: "Ne deranjează fantasticele materiale care apar în presă civilă, denigrarea din presă și televiziune a șefului Statului Major, a Marinei Militare Române în general, în sensul că aceste materiale nu sunt documentate, nu sunt lucruri cerute și adevărate, sunt niște ambiguități".

Dorința căpitan-comandorului Nicolae Vîlsan este să mențină navele operative. În plus ? "Să continuăm tradițiile dragorilor din Marina Română. Speranța există". Dar pentru aceasta - am putea adăuga noi - este nevoie de ceva mai mult decât speranțe.

Bogdan DINU



Marea noastră cea de toate zilele



Fulgere deasupra mării

PARTENERIAT LA „START II '98”

Joi, 3 septembrie a.c., în Poligonul de trageri antiaeriene Capu Midia s-a finalizat cea de-a doua etapă a aplicației „START II '98” la care au participat subunități de artilerie și rachete antiaeriene din România și Republica Moldova. Evenimentul a avut o semnificație aparte întrucât ziua de 3 septembrie este și Ziua Armatei Naționale a Republicii Moldova.

oaspetele de peste Prut avea să constate : „Plec cu impresii pozitive, în primul rând despre nivelul de organizare a acestor misiuni care au fost minuțios pregătite de reprezentanții Statului Major al Aviației și Apărării Antiaeriene și care au impus atât un standard ridicat al tehnicii cât și un potențial superior de pregătire din partea efectivelor care le-a deservit. Colaborarea între Armata Națională a Republicii Moldova și Armata României a demarat în decembrie 1992 și a fost unul dintre primele acorduri de colaborare între cele două țări. În acest acord au fost desemnate și trasate mai multe direcții de colaborare, atât în domeniul pregătirii cadrelor cât și al schimburilor de experiență între specialiști, în asigurarea și exploatarea tehnicii. Această colaborare este fructuoasă și se dezvoltă de la un an la altul. Misiunea pe care am executat-o astăzi în Poligonul Capu Midia reprezintă o nouă etapă a



Şeful Statului Major General al armatei române, general de divizie dr. Constantin Degeratu și colonel Ion Coropcean, șeful Marelui Stat Major al armatei Republicii Moldova, prezenți la aplicație.

Misiunile de foc cu calificativ au cuprins trageri antirachetă, trageri pe aeronave fără pilot, telecomandate, și trageri pe bombă parașută luminoasă.

La activități au participat numeroase personalități militare și civile printre care s-au numărat domnii Petre Roman, președintele Senatului României, Adrian Rațiu, secretar general în Ministerul Apărării Naționale, general de divizie dr. Constantin Degeratu, șeful Statului Major General al armatei române și colonelul Ion Coropcean, șeful Marelui Stat Major al armatei Republicii Moldova. Încântat de rezultatele excelente obținute la primele trageri din cariera lor de către militarii moldoveni din brigada de Rachete Antiaeriene „DIMITRIE CANTEMIR” din Chișinău,



pregătirii subunităților, ceea ce constituie, desigur, un avantaj în pregătirea reciprocă, în primul rând pentru Armata Națională a Republicii Moldova, cât și o experiență benefică pentru Armata Română”.

Locotenent-comandor Marian MOȘNERGU



Marea noastră cea de toate zilele



MONUMENTUL MARINARILOR ROMÂNI - ÎNTRU SPERANȚĂ ȘI REALITATE

Membrii Fundației pentru realizarea Monumentului Marinarilor Români s-au întinut la Muzeul Marinei Române, pe 12 septembrie a.c., într-o ședință în care a fost prezentată activitatea desfășurată în ultimii doi ani și au fost stabilite, teoretic, măsurile care se impun în acest moment pentru ca monumentul să devină, în sfârșit, o realitate.

Participarea "subțire" din partea factorilor de decizie în proiect (în special administrația locală) și chiar din partea conducerii Fundației (absențe motivate, desigur) a determinat o scădere a eficienței acestui demers lăudabil de revitalizare a activității.

Ne aflăm, aşadar, la "momentul 0" doar în ceea ce privește demararea efectivă a lucrărilor de construcție, deoarece în ultimii doi ani au fost create condițiile legale pentru realizarea monumentului. Mai precis, anul 1996 a constituit un moment prielnic pentru ca acest obiectiv să se înfăptuiască. Chiar la începutul acelui an s-a obținut avizul comisiei de experți a Ministerului Culturii pentru partea sculpturală "Marinarul", apoi aprobată Consiliului local al municipiului Constanța, completarea documentației și obținerea certificatului de urbanism (valabil 2 ani), obținerea autorizației de construcție (valabilă un an) precum și conturarea unui deviz general.

După prezentarea concepției plastice a fost realizată o machetă a ansamblului monumental care, în varianta inițială, a avut mai mulți critici decât susținători. În urma observațiilor făcute, sculptorul **Alexandru Deacu** a acceptat ca partea sculpturală "Marinarul" să aibă vestimentație (bluză cu guler, pantaloni evazați și încălțăminte). Concepția plastică a fost completată cu aceste elemente și varianta finală a machelei se află expusă în prezent la Muzeul Marinei Române.

Cu toate eforturile depuse de membrii Fundației, monumentul favorabil începerii lucrărilor (1996) a fost ratat, autorizațiile obținute atunci nu mai sunt valabile iar demersurile pentru obținerea altora noi au fost făcute anul acesta, pe 18 august.

Dintre cauzele principale care nu au permis începerea lucrărilor de construcție la momentul

oportunit, prim vicepreședintele Fundației, c.l.c. Petrică Munteanu nominalizează "diminuarea capacitatei de influențare a Consiliului Director prin retragerea a șapte vicepreședinți și inactivitatea a trei departamente ale acestui organ de conducere, astfel încât fondurile Fundației au rămas la o sumă derizorie de 6.214.276 lei".

Ca o concluzie a dezbatelor am reținut că, în acest moment, Fundația dispune de toate aprobările legale, cu excepția autorizației de construcție și, pentru demararea efectivă a lucrărilor, își propune următoarele măsuri concrete:

- declanșarea unor activități de constituire a fondurilor minime pentru începerea construcției monumentului;
- inițierea unor demersuri către Ministerul Apărării Naționale, prin Statul Major al Marinei Militare, pentru donarea a 3-4 tone de bronz în vederea asigurării unei treimi din necesarul de material pentru turnarea părții sculpturale "Marinarul";
- susținerea în Consiliul de Administrație al C.N.M. NAVROM a cererii de donare (din 2 septembrie 1998) a 3-4 tone de bronz;
- analizarea posibilității de donare (sponsorizare), din partea unor societăți, a materialelor neocșarc construcției (fier-beton, ciment, marmură, granit etc.);
- stabilirea modalităților de închidere a contractelor de sponsorizare cu filialele locale ale băncilor importante pentru acoperirea, în mai multe tranșe, a sumei de 400-450 milioane lei;
- încheierea unui contract cu firma constructoare

în termen de 30 de zile de la această ședință.

Dacă acest plan de măsuri va fi urmat, măcar în parte, strădaniile membrilor Fundației vor prinde contururi materiale și urbea va avea un nou și important punct de referință. Spunea cineva că, dacă această inițiativă ar fi fost lansată la Cluj-Napoca, până acum se construiau 2-3 monumente, în culori diferite! Noi sperăm să avem măcar unul și mai ales, într-un viitor neprecizat, să nu ne mai aflăm iarăși la un "moment 0".

Căpitan Costel SUSANU

PROMOTIJA AUGUST 1968, DUPĂ 30 DE ANI

Întâlnirile promoțiilor au întotdeauna, o încărcătură emoțională deosebită. Si nici n-ar putea să se întâmple altfel atunci când, după un număr de ani, cel care au fost cândva colegi de școală militară și au încercat împreună să-și modeleze pașii la rigorile unei cariere de-o viață, se revăd, cu ochii deplinii maturității, lăsându-se pradă, măcar penîru câteva clipe, frumoaselor amintiri ale tinereții.

Despre aceste semnificații, despre fructuosul drum al carierei noastre militare s-a vorbit pe larg la întâlnirea ce a avut loc în Aula Academiei Navale "MIRCEA CEL BĂTRÂN" din Constanța la care ne-au onorat cu prezență fostul comandant al Școlii Militare Superioare de Ofițeri de Marină, domnul contraamiral (r) Ilie Stefan, actualul comandant al Academiei, domnul contraamiral inginer Corneliu Cristescu, ofițerii care ne-au călăuzit pașii în anii de școală, unul din elevii comandanți de plutoane, astăzi la apogeul carierei și reprezentând oficial Statul Major al Marinei Militare, domnul contraamiral Virgil Stoica, foșii profesori și, nu în ultimul rând, fostul plutonier de companie, plutonierul-adjunț Gheorghe Spănu, ajuns la respectabila vîrstă de 88 de ani.

Ca să fim fideli cronologiei derulărîi manifestărilor pîrlejuite de aniversarea promotiei, consemnăm

că întâlnirii oficiale de la Academia Navală î-l au urmat o ieșire pe mare cu familiile, în timpul căreia, cu mare durere în suflete, am asistat la o slujbă de pomenire și am lansat la apă o jerbă cu flori în memoria colegilor de promoție care nu mai sunt printre noi și apoi două agape colegiale.

Am trecut destul de repede peste enumerarea punctelor înscrise

în care, până la urmă, au fost deliciul revederii după trei decenii.

Ne-am amintit, în primul rînd, cu firească emoție, de debarcarea noastră într-o zi de septembrie a anului 1964 în citadela Marinei Militare din cartierul Coindu. Cu toate marile noastre ifose de absolvenți ai liceelor militare, aveam să constatăm rapid că bruma noastră de pregătire într-ale ostășiei n-avea de-a face cu exigențele "durilor" comandanți de plutoane, numiți din promoția mai mare cu doi ani ca noi. Si, mamă, mamă, după ce ne-am familiarizat cu denumirile și tainele asamblării noii noastre uniforme, de câte ori am mai imbrăcat-o, ciocnindu-ne unul de altul prin spațiul îngust dintre cele trei paturi suprapuse, finalizând fiecare nouă încercare cu aranjarea "la patru ace" în cheioanele asezate, cuminti, pe peretele opus al halei dormitor.

După ce am "invățat" să ne imbrăcăm am trecut, cu mare greutate, "examenul" apelului de seară,

mai întotdeauna repetat și el, ca să aibă motive "veteranii", mici comandanți, să ne răreasă rândurile, pedepsindu-ne cu servicii peste rînd la veselă, care să le ușureze munca mai vechilor lor pasiuni, fetele de la bucătărie. Calvar la început, aceste



în programul întâlnirii, nu fiindcă ele n-ar fi fost importante ci fiindcă, până la urmă, acestea sunt totuși trecătoare și vom consemna, mai în detaliu, câteva din întâmplările atât de savuroase din viața noastră de elevi rememorate cu acest prilej



Amiralii promovării

Contraamiral Ion VOCHIȚU,
locuitor al șefului Statului Major
al Marinei Militare

Contraamiral Nicolae POSTOLI,
comandantul Flotei Maritime



sancțiuni au devenit mană cerească atunci când ne-am „deșteptat” puțin și, îmboldiți de foamea aproape permanentă, am început să dijmuim porțile de unt, marmeladă sau halva, părându-ne o joacă spălarea a cătorva sute de farfurii și “bărbieritul” cătorva saci de cartofi pe seară.

Cu timpul, “ne-am mai dat și noi săpunul jos” (vorba mecanicului de la baia comună) și, adaptându-ne din mers la noua viață, am trecut la trăsnaî mai “elevate”. Am descoperit astfel leacul “prohibiției”, specializându-ne în furișarea printre depozite și săritul gardului către renumita Anghelina (o binecunoscută cârciumăreasă din cartier), ne-am bălăcăit în lacul Siughiol în orele și zonele interzise, am vizionat la televizor, în timpul programului, meciuri în dormitorul soldaților și-am fugit în oraș, fără bilet de voie, ori de câte ori ni s-a ivit prilejul (cu riscurile și, nu rareori, consecințele de rigoare).

De bună seamă că această schimbare de registru în ceea ce privește calitatea abaterilor noastre n-a scăpat atenției concertate a șefilor noștri și “riposla” lor a fost pe măsură. Așa se face că promovația a acumulat o frumoasă colecție de zile de arest, câjiva dintre colegi intrând la acest capitol în “topul” școlii, alii participând la două “campanii” demne de o cauză mai bună. Este vorba de “operațiunea specială” în cadrul căreia, cu lopeți și roabe, într-o situație zădărcnicie, mutam de undeva, nu știu de unde, un munte de carbune și de “primenirea”, prin săpare, a celebrei piste de atletism a stadionului școlii.

Înceț, înceț, printre picantele disciplinare și lustruitul mozaicului horurilor și al parchetului claselor, completându-ne alimentația cu doi biscuiți și o bucată de rahat sau cu celebrele batoane de napolitane de numai 10 bani bucata, făcând, “poștă” căte o Mărășească sau Carpați, în pauzele mereu prea scurte, timpul trecea, iar noi căpătam din ce în ce mai multă personalitate distinctă.

De o bună parte din “faima noastră proastă” am scăpat după ce au venit la școală cei din promoția următoare. Noi eram deja “rodati” iar atenția era acum focalizată, aşa cum se întâmplă de regulă, asupra celor mai mici.

Între timp ne-am pricopisit și cu numele de “vikingi” noi fiind desemnați de soartă, și nu numai, să formăm echipajul care a adus bricul “MIRCEA”, în loamna anului 1966, din reparări capitale la Hamburg. Noi am fost cei care am redeschis un capitol (poate cel mai frumos) al pregătirii marinărești: navigația cu vele. și aceasta în plin Ocean și Marea Mediterană. Iar la sosirea în țară să te și “mândreje pe noi” când ne etalam ceasurile “Atlantic” la mână (doar navigasem în Atlantic), cămașile de nylon sau parpalacele din fâș matlasat.

Mai către absolvire am mai fost onorați și cu renumele de “intelectuali”. Lucru confirmat, de altfel, de faptul că, în covârșitoarea lor majoritate, componenții promoției noastre sunt actualmente absolvenți și ai altor instituții superioare de învățământ militar sau civil, sunt doctoranzi sau doctori în științe.

Anii au trecut și multe din scrisorile de dragoste, copiate atunci la indigo și expediate cu timbre împrumutate cu dobândă de la unul dintre mai procopșii promoției noastre, și-au făcut efectul. Ne-am căsătorit pe rând, am făcut copii, unii dintre noi avem chiar și nepoți, și, la acest moment aniversar, am considerat cu totii necesar să mulțumim familiilor pentru sprijinul, neprețuit, acordat în evoluția de după absolvirea școlii militare.

Acum, după 30 de ani, majoritatea colegilor dețin funcții înalte în Marina Militară (doi au ajuns chiar amirali), câțiva își desfășoară activitatea în viață civilă, iar unii, mai grăbiți, au ales calea pensionării, orientându-și viața spre alte rosturi sau dedicându-și-o în întregime familiei, care, datorită rigorilor carierei militare, a fost de atât de și atât de privată de sprijinul lor.

Concluzionând, putem aprecia, în deplină cunoștință de cauză, că întâlnirea jubiliară a promoției ne-a îmbogățit sufletește, a dat înimilor noastre motivația și energia necesare pentru a trece mai ușor peste greutățile inerente ale perioadei pe care o trăim, suportul moral al continuării cu demnitate a nobilului drum pe care ni l-am ales în viață.

Cu speranța revederii peste 5 ani, sau, cine știe, aşa cum au propus unii dintre colegi, la cumpăna dintre milenii, generația noastră de ofițeri rămâne în continuare în posturile datoriei.

**Comandor (r)
Ioan CIUBUCĂ**



Oaspeți ai Marinei Militare



USS „LA SALLE“ (AGF-3) NAVA AMIRAL A FLOTEI A VI-A

În perioada 28-30 august USS „LA SALLE“ a vizitat, pentru a treia oară, portul Constanța. Întrată în serviciu pe 22 februarie 1964, a fost folosită împreună cu 30 de ani ca navă de debarcare și, începând cu 8 noiembrie 1994, a devenit nava-amiral a Flotei a VI-a americană din Mediterana.

Construită la chantierul naval New-York, are un dislocament de 13.900 tone, lungimea 156 m, lățimea 25 m, pescuijul 6,3 m și viteza maximă 21,6 kn. Propulsia este asigurată de două turbine care dezvoltă 24.000 CP.

Comandorul Bruce W. Cilngan este comandanțul navei și al echipajului format din 21 de ofițeri și 490 marinari. Statul major al Flotei a VI-a ambarcat este compus din 48 de ofițeri și 90 marinari.



Contraamiral Traian Atanasiu, șeful Statului Major al Marinei Militare Române (dreapta) și viceamiral Daniel J. Murphy Jr., comandanțul Flotei a VI-a americană (stânga).

Aflat într-o vizită în România, în aceeași perioadă s-a deplasat la Constanța viceamiralul Daniel J. Murphy Jr., comandanțul Flotei a VI-a americane din Mediterană și al Forțelor Navale de Lovire și Sprijin din Sudul Europei.

După obținerea a două licențe, la Universitatea din Coronado, California și Arlington, Virginia, a intrat la Academia Navală a S.U.A., în anul 1970. În 1981 obține titlul de master în drept și diplomație al Universității Tufts.

Până la numirea în funcția actuală a înălțat următoarele responsabilități: asistent executiv al șefului operațiilor navale și al Comandamentului Suprem Aliat al Atlanticului, diferite misiuni în Departamentul Marină, analist militar în Biroul de Informații și Cercetare al Departamentului de Stat, diferite funcții la bord, inclusiv comandanț, pe distrugătoarele USS „KIDD“, USS „GOLDSBOROUGH“, USS „EDSON“ și pe fregata USS „RICHARD PAGE“, comandanț al grupării navale „EISENHOWER“ și al Grupului 8 de crucișătoare-distrugătoare.

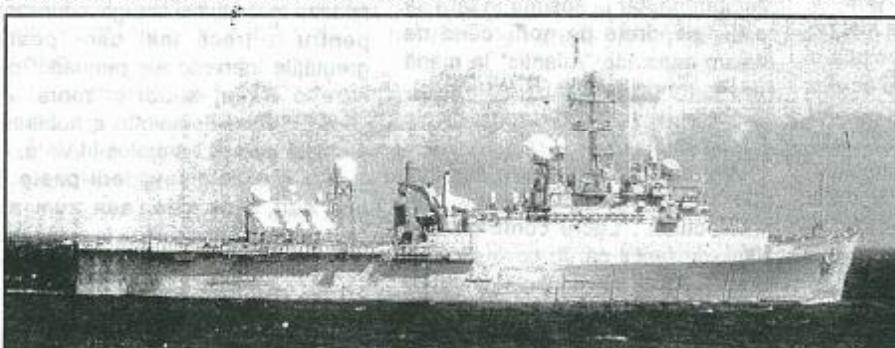
În luna iunie 1998 a fost confirmat de Senatul S.U.A. și NATO pentru a-și asuma funcția de comandanț al Flotei a VI-a din Mediterană și al Forțelor Navale de Lovire și Sprijin din Sudul Europei.

Este căsătorit și are doi copii.

Referindu-se la relațiile US Navy cu Marina Militară a României, viceamiralul Daniel J. Murphy Jr. a subliniat, cu ocazia conferinței de presă de la bordul navei „LA SALLE“, faptul că „Marea Mediterană este

o poartă deschisă către Marea Neagră. Încă din anul 1991, când USS „BELKNAP“ a vizitat România și alte țări din bazinul Mării Negre, eforturile noastre sunt concentrate spre creșterea

interoperabilității și spre identificarea unor noi și diversificate modalități de colaborare. Dotarea tehnică actuală a Flotei Militare Române nu este la nivelul exigențelor NATO dar un lucru pozitiv este atitudinea deschisă către rezolvarea problemelor Marinei Militare, exprimată în discuțiile pe care le-am avut la București cu ministrul apărării naționale și cu șeful Statului Major General“.



USS „LA SALLE“ (AGF-3)

FLOTA A VI-A - „PUTERE PENTRU PACE“

Flota a VI-a americană are în dotare navele și avioanele de luptă care operează în Marea Mediterană, Marea Neagră și zonele adiacente. S.U.A. au o prezență permanentă în Mediterana încă de la începutul secolului XIX. În timpul celui de-al doilea război mondial forțele navale americane au înfruntat inamicul pe mare și au sprijinit invazia aliaților în nordul Africii, debarcările din Sicilia și Anzio precum și eliberarea sudului Franței.

În anii următori prezența americană în Mediterana a devenit un element important al strategiei de apărare a S.U.A. și NATO. Odată cu dezmembrarea Uniunii Sovietice și a Tratatului de la Varșovia, Flota a VI-a a dezvoltat o politică sistematică pentru menținerea unui climat de securitate în Europa. Este în curs de desfășurare un plan de dezvoltare a interoperabilității și cooperării între țările riverane Mării Mediterane și Mării Negre.

În ultimii ani navele și avioanele de luptă ale Flotei a VI-a au participat la câteva operațiuni majore de implementare a păcii în Bosnia-Herțegovina (JOINT ENDEAVOUR), evacuarea cetățenilor americanii și a altor necombatanți în timpul războiului civil din Liberia (ASSURED RESPONSE). În septembrie 1995 forțele navale americane au acționat în Adriatică pentru conducerea și susținerea operațiilor aeriene, care au inclus și prima misiune de lansare a rachetelor în Mediterana (DELIBERATE FORCE). Această operațiune a condus la aducerea la masa negocierilor a părților aflate în conflict în Bosnia-Herțegovina.

Flota a VI-a își urmează în continuare deviza PUTERE PENTRU PACE și, împreună cu flotele din țările riverane Mării



Mediterrane și Mării Negre, este gata să acioneze în orice situație de criză. Este organizată pe grupări operative, fiecare cu responsabilități specifice, astfel:

- Gruparea Operativă 60, forță de luptă, este formată din unul sau mai multe portavioane, fiecare escortat de aproximativ 6 distrugătoare și crucișătoare. La bordul flocărului portavion sunt ambarcate 65-85 avioane de atac, antisubmarine sau de recunoaștere. Navele care escortează portavioanele sunt platforme ofensive care au misiunea de a se implica în operații de luptă antiaeriene, antisubmarin și navă-navă;

- Gruparea Operativă 61 este gruparea de desant maritim, compusă din trei nave de debarcare împreună cu echipajele aferente, execută misiuni de asalt sau evacuare de urgență precum și de sprijin logistic la trupelor de uscat până când obiectivele acestora sunt atinse;

- Gruparea Operativă 62 este unitatea expediționară a infanteriei marine, cu un efectiv de aproximativ 1.800 militari. Este dotată cu vehicule blindate, de artilerie și elicoptere de transport și acționează în special pentru evacuarea necombatanților din zonele de criză;

- Gruparea Operativă 63 asigură suportul logistic și este compusă din petroliere, navi de aprovizionare și de reparări;

- Gruparea operativă 67 este compusă din bazele terestre ale aviației de patrulare maritimă care operează deasupra Mării Negre și în zonele de litoral în misiuni de minare, supraveghere, recunoaștere și antisubmarin;

- Gruparea Operativă 69, forță de submarine, este responsabilă de planificarea și coordonarea operațiilor submarine și anti-submarine în Mediterana.

EXERCIȚIILE PASSEX AU INTRAT ÎN RUTINA MARINARILOR ROMÂNI

Vizita de trei zile a navei „LA SALLE” în portul Constanța s-a încheiat cu un exercițiu PASSEX, desfășurat împreună cu fregatele VAm. „PETRE BĂRBUNEANU” și „ADATEPE”, care aparțin forțelor maritime militare ale Turciei. Căpitan-comandorul Văile Giosan, comandanțul navei românești, a subliniat faptul că acest tip de exerciții a devenit deja familiar echipajului, lucru confirmat de prestația acestuia din 30 august a.c.

Antrenamentele de transmisii și evoluțiile în formății diferențiate s-au desfășurat conform planificării comune, cu o precizie matematică. O impresie deosebită pentru un „outsider” este creată, în special, de atmosfera destinsă de la bord, de relațiile dezinhibante dintre membrii echipajului, de disciplina fermă și rapiditatea rezolvării situațiilor neprevăzute.

Locotenent-comandorul Eugen Clordău, ofițerul secund al navei, este vorbitor fluent de limbă engleză, de această performanță făcându-se „vinovați” mai bine de jumătate din membrii echipajului. Căpitanii Liviu Coman, ofițerul cu navigație, Aurel Gherghina, specialistul în arme sub apă, maistrul militar clasa I Eugen Vintilă, timoneier și maistrul militar clasa a II-a Marian Banu, șef de echipaj, împreună cu subordonății lor, nu au întâmpinat probleme cu „acordarea” în ritm exercițiului comun. Unele eforturi suplimentare au fost solicitate din partea locotenentului Tânase Arava, șeful mecanic și maistrul militar clasa a II-a Veronel Iordache, ajutorul acestuia, preocupat în plus de mascarea lumului care ar fi putut „eclipsa” compania selecția în care se desfășura exercițiu.

O concluzie, susținută și de comandanțul navei, este că reprezentarea Marinei Militare în desfășurarea acestor activități trebuie să fie sprijinită și dincolo de nivelul bunelor intenții. Ne referim, în acest sens, la modernizarea motoarelor, instalație de aer condiționat, o bucătărie modernă, echipament adecvat etc. Acest proces trebuie să înceapă, la un moment dat, de undeva...

Căpitan Costel SUSANU



Oaspeți ai Marinei Militare



OASPEȚI DANEZI LA CONSTANȚA

Sosit în țară la Invitația generalului de divizie dr. Constantin Degeratu, șeful Statului Major General al armatei române, șeful Apărării din Danemarca, generalul Christian Hvidt a fost oaspetele Marinei Militare Române, în perioada 20-21 august a.c.



Contraamiral Traian Atanasiu împreună cu general Christian Hvidt

Pe timpul întrevederii cu contraamiralul Traian Atanasiu, șeful Statului Major al Marinei Militare, generalul danez și membrii delegației au fost informați asupra stadiului procesului de restructurare și perspectivelor de dezvoltare a flotei de luptă a României. De asemenea, au fost abordate probleme de interes comun privind securitatea regională și integrarea euroatlantică.

UN MESAJ PENTRU CASA ALBĂ

La invitația Parlamentului României, o delegație a Congresului S.U.A., compusă din 8 consilieri ai Comitetelor pentru Relații Internaționale și pentru Servicii Armate și din experti în problematica N.A.T.O., a vizitat, în perioada 22-23 august a.c., unele obiective militare și civile din garnizoanele București și Constanța.

Însoțiti de domnul Iulian Fota, consilier al secretarului de stat și sef al Departamentului pentru Politica de Apărare din Ministerul Apărării Naționale, membrii delegației americane și-au început vizita pe litoral cu o documentare la Administrația Portului Constanța.

Pe timpul vizitei la Statul Major al Marinei Militare, oaspeții de pe Ocean au avut un dialog fructuos cu contraamiralul Traian Atanasiu, împreună cu care au evaluat progresele înregistrate de armata română în cadrul "Parteneriatului pentru Pace" și posibilitățile Marinei Militare de realizare a standardelor de interoperabilitate cu structurile N.A.T.O.

După ce a cunoscut și două nave militare de construcție românească - nava logistică "CONSTANȚA" și distrugătorul "MĂRĂȘEȘTI" - șeful delegației reprezentanților Congresului S.U.A., doamna Pamela Sellars, consilier legislativ al senatorului Dan Coats, membru al Comitetului pentru Servicii Armate, ne-a declarat în exclusivitate: "Am fost impresionați, nu numai eu ci și toți colegii din grupul din care fac parte, atât în cadrul discuțiilor pe care le-am avut la Parlamentul României cât și în această a doua parte a vizitei noastre, aici, la Constanța, de problema stabilității și a democrației care există în România și în această parte a Europei, precum și de faptul că întregul popor român și toate personalitățile cu care m-am întâlnit au legături puternice cu Statele Unite. Nu numai în ceea ce privește interesul României, față de potențiala apartenență la N.A.T.O. în viitor ci și în ceea ce privește interesele de ordin economic care există între România și S.U.A., precum și dorința S.U.A. de a continua și dezvolta cooperarea cu România".

Ne-au impresionat în mod deosebit atât ospitalitatea poporului român cu care am fost înconjurați pretutindeni cât și consistența prezentărilor cu care am fost onorați aici, la Constanța, referitor la portul Constanța și la pregătirea personalului Marinei Militare.

Noi vom transmite toate aceste impresii colegilor noștri și congresmenilor americanii, îndemnându-i să întărească în continuare relațiile de colaborare și de cooperare din România și S.U.A. nu numai pe plan militar și, de asemenea, îndemnând și alți membri ai Congresului american să viziteze România".

REMORCHERUL OCEANIC "MOHAWK"



În perioada 20-29 august a.c., nava auxiliară pentru intervenții cu scafandri U.S.N.S."MOHAWK" aparținând Marinei Militare a S.U.A. a efectuat o vizită în portul Constanța.

Nava "MOHAWK" (T.A.T.F.- 170), comandată de domnul Albert Hunt, are echipajul format din 7 ofițeri și 29 marinari, deplasamentul - 2.260 tone, lungimea - 69 metri, lățimea - 12,8 metri și pescajul - 5,2 metri.

Pe lângă activități protocoiale, de informare și turistice, programul vizitei navei "MOHAWK" a cuprins și schimburile de experiență cu specialiștii Centrului de Scafandri din Constanța, referitoare la tehniciile de scufundare, procedeele de lucru sub apă și medicina hiperbară.

NAVA - ȘCOALĂ "UK-421"

Nava-școală bulgară "UK-421", comandată de căpitan-comandorul Anghel Gheorghiev Gărbuzov a executat un marș de instrucție, în perioada 17 august - 10 septembrie 1998, pe itinerariu Varna - Atia - Sozopol - Constanța - Odessa - Istanbul, având la bord 65 de studenți ai Școlii Militare Superioare de Marină "N.I. VAPȚAROV" din Varna.

Marșul a fost condus de comandorul dr. ing. Ivan Mladenov Iordanov, comandantul acestei instituții.

Nava are echipajul alcătuit din 106 persoane, deplasamentul - 580 tone, lungimea - 68,1 metri, lățimea - 10,1 metri, pescajul - 2,1 metri și viteza - 10 Nd.

Programul escalei în portul Constanța (25-27 august a.c.) a cuprins întâlniri protocolare cu șeful Statului Major al Marinei Militare, vizitarea Academiei Navale "MIRCEA CEL BĂTRÂN" și a sudului litoralului precum și jocuri sportive între studenți.

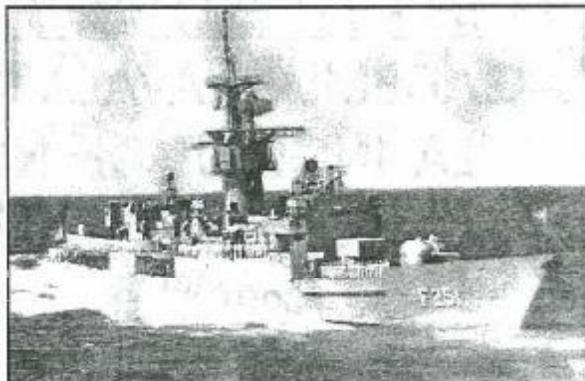
NAVA AUXILIARĂ DE SALVARE „ANTEO“

Între 25 septembrie - 2 octombrie 1998, nava „ANTEO“ (A 5309), aparținând Marinei Militare Italiane, a vizitat portul Constanța.

Marșul navei a inclus escale la Alexandria (Egipt) și Varna (Bulgaria). De la Constanța nava s-a întrebat spre Koper (Slovenia) după care va reveni în Italia. Marșul a fost condus de comandantul Grupului de Nave Speciale, comandorul Giovanni Torresi; la bord s-a aflat și comandantul operațiunilor speciale și al scafandrilor de luptă, contraamiralul Sirio Pianigiani.

Comandantul navei este căpitan-comandorul Massimo Arigoni. Nava are un deplasament de 3.120 tone, lungimea - 98,4 m, lățimea - 15,8 m și un pescaj de 5,1 m; viteza - 20 noduri, raza de acțiune - 4.000 mile marine la 14 noduri. Echipajul este format din 113 oameni (din care 9 ofițeri) plus 8 scafandri. (B.D.)

FREGATA TURCĂ "ADATEPE"



Fregata turcă T.C.G. "ADATEPE" (F-251) a fost din nou prezentă în portul Constanța, în perioada 28-31 august 1998.

Comandanță de căpitan-comandorul Ilyas Kocak, nava "ADATEPE" are echipajul format din 20 ofițeri, 139 subofițeri și 112 marinari, deplasamentul - 4.256 tone, lungimea - 133,5 metri, lățimea - 14,29 metri, pescajul - 7,71 metri, viteza - 27 Nd.

În ziua sosirii, comandanțul navei a avut întâlniri protocolare cu reprezentanții Statului Major al Marinei Militare, administrației publice locale și Consulatului General al Turciei la Constanța, a depus o coroană de flori la Monumentul Eroilor din Cimitirul Central și a vizitat Baza Navală Mangalia.

CADEȚI TURCI LA CONSTANȚA

La invitația Academiei Navale „MIRCEA CEL BĂTRÂN”, navele-școală turcești „CEZAYRLI GAZY HASANPAŞA“ (A-579) și „SOKULLU MEHMETPAŞA“ (A-577) au efectuat o escala în portul Constanța, în perioada 15-17 septembrie a.c.

Marșul de instrucție în Marea Neagră este destinat pregătirii practice a celor 278 de studenți marinari de anul I ai Academiei Navale din Tuzla.

Alături de cădeții turci clocotuiează etagul ambarcat și 23 de studenți din Albania, Azerbaidjan, Kazahstan, Pakistan și Turkmenistan.

Cele două nave-școală, comandate de căpitan-comandorii Ahmet Erdogan și Dincer Bayer, fac parte din aceeași clasă, având un deplasament de 2.960 t, lungimea - 98,2 m, lățimea - 11,8 m, pescajul - 4,4 m și un echipaj alcătuit din 32 de ofițeri și 192 de subofițeri și marinari.

Locotenent-comandor Marian MOȘNEAGU



VIVAT ACADEMIA

ACADEMIA NAVALĂ "MIRCEA CEL BÂTRÂN" LA ÎNCEPUT DE NOU AN UNIVERSITAR

**Interviu cu domnul
contraamiral Cornelius
Cristescu, rectorul
Academiei Navale**

- Domnule contraamiral Cristescu, vă rugăm să ne vorbiți acum, la început de nou an universitar, despre modul în care cadrele didactice și studenții acestel finală școli de marinărie întâmpină evenimentul. Mai întâi, ce ne puteți spune despre rezultatele examenului de admitere, ale cărui ecouri abia s-au stins?

- Și în acest an examenul de admitere a relevat, din nou, gradul deosebit de atracție pe care Academia Navală "MIRCEA CEL BÂTRÂN" îl-a exercitat asupra tinerilor ce doresc să îmbrățișeze nobila profesie de ofițer de marină - militară sau civilă. Un fapt care ne-a bucurat, căci el constituie o dovedă certă că rodesc strădaniile și eforturile cadrelor Academiei de a onora tradiția de peste o sută de ani de învățământ românesc de marină pe care o avem, de a menține, în sensul acestor tradiții, un înalt standard al procesului de instruire și formare a viitorilor specialisti, sub semnul calității, seriozității, jumpei științifice care conferă prestigiul recunoscut al instituției noastre.

Numărul candidaților la examenul de admitere a oscilat între 2,5 și 5 pe un loc (numărul locurilor fiind fixat în urma solicitărilor beneficiarilor activității noastre).

- Marinha Militară, Marinha Comercială, societăți de exploatare portuară), mai solicitată fiind secția navigație a facultății de Marină Comercială, lată care este structura anului întâi, în urma recentului examen de admitere: Facultatea de Marină Militară - 20 de studenți (nota maximă de admitere - 9,38 și cea minimă - 6,59), Facultatea de Marină Civilă, secția navigație - 41 de studenți (nota maximă - 9,67, minima - 7,06), secția electromecanică - 40 de studenți (nota maximă 9,59, minima - 6,43), secția exploatare portuară - 11 studenți (nota maximă - 9,89 și minima - 7,61). Această scurtă "statistică" arată că am avut



posibilitatea unei serioase selecții, că nivelul de cunoștințe ai candidaților a fost remarcabil. Ca o noutate, în acest an, acționând conform hotărârilor Ministerului Educației Naționale, studiem posibilitatea rezolvării pozitive a cererilor unor candidați la Facultatea de Marină Comercială "reușiți fără loc" (adică cei ce au obținut peste 5 la admitere și sunt peste 100) de a urma, pe cheltuială proprie, cursurile facultății.

Pivind promoția anului universitar 1997-1998, ea cuprinde, la Marina Militară, ultima promovie mai numeroasă - 110 absolvenți, tineri specialisti ce trebuie să pură în practică, acum, la bord și în unitățile în care au fost repartizați, cele învățate în școală. Faptul că tineri ofițeri ingineri ai promoției 1996-1997 au ocupat deja, după un an vechime, posturi de comandanți, dovedește că au avut o serioasă pregătire profesională în școală, ceea ce onorează mentorii lor.

- Ce noutăți, privind progresul instructiv-educativ, vor marca nouă an universitar?

- Sperăm că "postamentul" material al acestui proces se va îmbunătăți contribuind la asigurarea unor condiții cat mai bune de studiu. Astfel, în curând, se va da în folosință noua bibliotecă a Academiei iar trei laboratoare pentru învățarea limbii engleze, cu accent pe terminologia maritimă, sunt în stadiul final de realizare, rod al colaborării fructuoase cu ambasada S.U.A. în România. În nouă an universitar se va da în folosință Poligonul de vitalitate la care vor avea acces nu numai studenții ci și specialisti

din Marină. Poligonul este specializat pentru pregătirea în combaterea incendiilor și găurilor de apă - cei doi "tradiționali" și de temut "inamici" ai marinărilor. Din păcate, lucrările la partea poligonului de vitalitate destinată submarinistilor, destul de înaintate, stagniază din lipsa fondurilor.

Sperăm, de asemenea, ca la sfârșitul anului universitar 1998-1999 practica studenților să se îmbunătățească substanțial, prin intrarea în echipajul a navăscolă "MIRCEA" (la bordul căreia vor lucra studenții Facultății de Marină Militară) și navei "ALBATROS" (pentru studenții Facultății de Marină Comercială).

- Domnule contraamiral, în presă s-au vehiculat, la un moment dat, tot felul de zvonuri privind posibila mutare sau transformare a Academiei Navale. Au ele vreun temei real?

- Absolut niciunul! După cum se vede, faptele, și în primul rând acela că Academia Navală "MIRCEA CEL BÂTRÂN" se bucură de atenția și solicitarea unui mare număr de tineri care o consideră singura posibilitate serioasă - profesional vorbind - de a-și materializa idealul, dovedesc solidul său prestigiu. Si apoi ar fi absurd gândul că o experiență și o tradiție de peste 100 de ani, un colectiv de cel mai înalt nivel de cadre specializate în domeniul și o bază materială redutabilă - toate, rod al eforturilor unor generații de oameni atașați și dedicăți destinului maritim al României - se pot dezmembra sau "ambala" într-un geamantan și muta cine și unde.

**Locotenent-colonel
Costin CONSTANDACHE**

PROFEȚIUNEA MEA - ȘTIINȚA

Comandor (r) prof. ing. STELIAN MELINTE

Există oameni a căror vocație în viață este aceea de a dărui. Să a se dărui. Sunt dascălii, pe care fiecare dintre noi îl-a avut pe diverse trepte ale devenirii profesionale, și nu numai, lăsându-și amprenta, mai mult sau mai puțin persistentă, în viața și personalitatea noastră.

Pentru o bună parte din marinarii de azi, - ofițeri și maștri, fie militari sau civili, mecanici sau purtători -, chiar pentru cei ce conduc acum destinele Marinci Militare sau Civile, un astfel de dascăl este comandorul (r) profesor, inginer, STELIAN MELINTE.

Am avut fericația să mă număr printre foșii săi elevi și discipoli chiar din primul an de studii în Școala Superioară de Ofițeri de Marină, azi Academia Navală "MIRCEA CEL BĂTRÂN". Era în anul 1966, eu fiind în primul an de studii, domnia sa, cu tresele de căpitan inginer, în primul an la catedra de motoare.

Calm, echilibrat, fără tonalități discordante în glas, umplea tabla cu scheme și formule matematice, într-o succesiune logică menită să facă accesibilă o materie cu un grad ridicat de abstractizare. Fără îndoială se prefigura o personalitate în pedagogie, cu o vocație de profesor ce avea să dureze peste trei decenii.

Comandorul (r) Stelian Melinte s-a născut la 8 decembrie 1933, în București, unde a urmat și primii ani de școală. Înscris inițial la Liceul "Aurel Vlaicu" avea să urmeze, începând cu 1948, Școala Pedagogică nr. 1, având înlătuiri pentru muzică și cu intenția de a continua studiul viorii în cadrul Conservatorului din București. Aici a avut șansa de a-l avea profesor pe Victor Iușceanu, viitorul decan al conservatorului și tot în această perioadă frecventa asiduu Opera Română pentru audierea concerțelor lui George Enescu.

La terminarea liceului a avut o eșitare în a concura, la Conservator, pe 3 locuri cu peste 100 de candidați și a fost numit învățător și director al Școlii primare din Ghinești - Dâmbovița.



În decembrie 1952 a fost încorporat la marină pentru ca, după un an, să fie selecționat pentru a urma Școala Superioară de Inginieri Marină din Leningrad (Sankt Petersburg) pe care a absolvit-o în anul 1958. A fost repartizat ca locotenent inginer la unitățile de nave fluviale : specialist mecanic la Divizionul Nave Auxiliare din Sulina apoi la Divizionul Dragoare radă, șeful Atelierului plușilor și, în fine, specialist la unitatea Vedele dragoare.

Vocatia de pedagog l-a determinat ca, începând cu anul 1966, să opteze pentru catedra de motoare din Școala Superioară de Ofițeri de Marină, unde, pe parcursul a peste 20 de ani, va preda nu mai puțin de 11 cursuri în beneficiul a câtorva mii de studenți de la facultățile de puncte și mecanică. În anii 1986-1987 a fost numit în funcția de șef catedră motoare la Școala Maștri Militari de Marină, iar începând cu anul 1988 a funcționat ca șef atelier în cadrul Bazei de Reparații Nave.

In toată această perioadă a avut ca preocupare principală în afara celei pedagogice și pe cea de îmbunătățire a bazei materiale a învățământului prin întocmirea documentației și realizarea unor laboratoare de specialitate cum ar fi: laborator motoare navale, laborator de frigotehnică, laborator de

electrotehnică, poligon de vitalitate la Școala de Maștri. În palmaresul personal și în beneficiul învățământului de marină, comandorul Stelian Melinte și-a înscris nu mai puțin de 20 de invenții și inovații, brevetate.

Opera științifică și didactică a comandorului (r) prof. ing. Stelian Melinte s-a concretizat într-o serie de lucrări din care consemnăm : "Mașini marine și mijloace de propulsie navală"; "Motoare cu ardere internă" (coautor); "Generatoare de abur, navale"; "Instalații de punte și de ridicat, navale"; "Turbine cu gaze".

Un dialog cu comandorul (r) Stelian Melinte este totdeauna reconfițant, cu figura-î de patriarch înțelept (după ce și-a lăsat o simpatică bărbulă), acum la cei 65 de ani degajând un optimism debordant, fiind permanent gata să dea un sfat sau un sprijin.

Exigența cu sine însuși și pasiunea pentru profesie a transmis-o și filicei sale, Aurora, astăzi căsătorită în Danemarca (având cetățenia acestei țări), lucrând în cercetare. Întrebări ce regretă în devenirea-i profesională domnia sa mi-a răspuns: Deși cercetările și activitatea didactică pe care le-am realizat ar justifica un titlu de doctor în științe, nu pot purta acest titlu. Întrucât, atunci când am solicitat, cu peste 25 de ani în urmă, înscriverea la doctorat, o personalitate marcantă din Marina Militară, care avea calitatea de a-mi aproba acest lucru, a pus rezoluția : Marina Militară nu are nevoie de doctori. După anul '90 era deja prea târziu. No Comment.

In prezent comandorul (r) Stelian Melinte este profesor asociat la Institutul de Marină Civilă Constanța și are deja în pregătire, urmând să-i apară în curând, alte 2 lucrări : "Teoria și construcția submarinului" și "Teoria navei". Îi urăm viață lungă și rodnică și multe succese.

Comandor
Ivan DAMASCHIN

continuare în pagina 18 ➤

MEDICINA ȘI MARINA

Colonelul doctor DAN HORIA FLESCHIN – o legendă a chirurgiei constănțene.

Trebuie să recunoaștem că puține sunt profesiile (și aceasta pentru a nu fi exclusivită) a căror aură de noblețe să o depășească pe cea de medic. Ce poate fi mai nobil (intrebare retorică) decât să-ți dedici întregul potențial intelectual (și nu numai) armelor și suferințelor semenilor tăi sau chiar salvarea de vieții omenesti?

Pentru o perioadă de mai bine de treizeci de ani marinari dar și ceilalți militari din Constanța, de toate gradele și vîrstele, care într-un fel sau altul au apelat sau au fost constrânsi să apeleze la serviciile medicale ale Spitalului Militar au avut șansa ca printre medicii care vegheau la sănătatea lor să se afle și unul de excepție, un eminent chirurg, adevarată legendă a lumii medicale constănțene - colonelul doctor Dan Horia Fleschin.

S-a născut la 29 martie 1924 în București și a crescut într-o familie ce și-a făcut un cult din respectul față de valorile morale (tatăl său, ardelean, voluntar în primul Război Mondial, a fost Cavaler al Ordinului "Mihai Viteazul"). Studiile preuniversitare le-a făcut la școli de renume: Colegiul "Sfântu Sava" (cursul inferior), Liceul "Gheorghe Lazăr" din Sibiu, iar bacalaureatul l-a obținut la Liceul "Spiru Haret" din București.

Între anii 1942-1948 a urmat cursurile facultății de medicină, în primii doi ani (1942-1944), în plin război, urmând și Școala Militară. Vara anului 1944 l-a găsit într-o unitate operativă făcând astfel cunoștință numai cu ororile războiului dar și cu marile suferințe umane provocate de gloante și schiye.

În anul 1948 a obținut titlul de doctor în medicină și chirurgie efectuând, apoi, timp de trei ani stagii de "extern" și "intern" la principalele clinici universitare din București, perioadă în care a lucrat cu medici de renume cum ar fi profesorii Nasta și Marin Popescu.

Începând cu anul 1951 intră în rândul medicilor militari practicând profesia de chirurg în cadrul Spitalului Militar Central București (1951-1953 și 1956-1959) și Spitalul Militar din Roman (1953-1956).

În anul 1959, când putea opta pentru o catedră universitară, a preferat să plece din București pentru



a veni la Spitalul Militar din Constanța unde avusese loc o masivă epurare a medicilor și arestarea acestora pe criterii politice. Vestili medici ca Stere, Cornăjeanu, Turculeț, plecajii cu primul spital de campanie pe front unde salvaseră mii de vieți omenesti, fuseseră trimiși după gratii pentru simplul motiv că nu erau de acord cu regimul. Doctorul Fleschin avea misiunea de a reface întregul serviciu chirurgical al spitalului. Fapt care s-a și întâmplat, de altfel, și cu rezultate strălucite.

După absolvirea studiilor de specialitate, în anul 1959, în urma susținerii unui concurs, devine medic primar. În anul 1960 susține examenul de aspirantură și devine candidat în științe medicale (existau, la acea dată, doar 10 în totală țara iar în Dobrogea era unicul).

Timp de peste treizeci de ani (s-a pensionat în anul 1990), doctorul Fleschin a slujit, cu pasiune

și dăruire, pe altarul unei nobile profesii, cunoscând împliniri și bucurii pe care numai salvarea vieții unui om îi le pot da, având realizări care îi dau serioase motive de satisfacție. Fără a intra în amănunte, le amintim doar pe cele mai semnificative: peste 30.000 de operații mari și mijlocii din cele mai diverse domenii (o gamă de aproximativ 40 de tipuri de operații); 106 lucrări medicale științifice și articole publicate în țară și în străinătate; formarea unui mare număr de chirurgi militari, astăzi cu grade de colonel, la apogeu de carieră (din care 7 sunt șefi de secție la diverse spitale din țară); decorat cu 10 ordine și medalii, inclusiv Ordinul "Meritul Sanitar", de două ori avansat "la excepțional".

Desigur, toate aceste realizări nu ar fi fost posibile dacă nu ar fi găsit mult sprijin și înțelegere din partea soției, Dorina, tot medic (generalist), care, cu multă generozitate, i-a creat condiții optime de lucru.

Colonelul doctor Dan Horia Fleschin a fost și un apropiat și mare prieten al marinarii. A navigat la bordul Navei Școală "MIRCEA" a Institutului de Marină "MIRCEA CEL BĂTRÂN" din Constanța, însoțind studenții în practică în Marea Neagră, Marea Mediterană și Oceanul Atlantic.

În anul 1968, pe timpul unui astfel de marș de instrucție în Marea Egee, pe vreme de adevarată furtună, când nava săltă pe valuri precum o jucărie într-un cazan cu aburi în fierbere, cu personal ajutător improvizat a efectuat cea mai spectaculoasă operație - peritonă apendiculară, salvând viața unui student (azi comandor inginer, cu o importantă funcție în Marine Militare).

Modul și condițiile în care s-a desfășurat această premieră chirurgicală medicală precum și implicațiile acesteia vor fi relatate în numărul viitor.

**Comandor
Ioan DAMASCHIN**

CHILIA VECHE un sat prăfuit, cu „blazon” aristocratic

Reportaj de la un capăt al lumii românești

Desprinzându-se de la cheul portului Tulcea, șalupa trece Dunărea, navigând prudent printre marile nave ce merg în aval sau amonte și, curând, se înscrise pe canalul 35, sub boltile verzi ale sălcilor ce-l flanchează, ca și vegetația luxuriantă atât de specifică bălților dunăreni și Deltei. Mica ambarcațiune despică acum apele - verzi și ele - și linisteala locurilor ce pare la fel de materială ca și undele...

Ne îndreptăm spre Chilia Veche, cu sentimentul că mergem spre un capăt al lumii... românești, pe această cale de ape - singura ce-l face abordabil. După un ceas lesem în apele brațului Chilia. Navigăm în aval, privind și la malul geamăn pe care vremurile - nu prea îndepărțate, dar atât de vîforoase - l-au făcut străin.

Scurtă oprire la Pardina, care ne întâmpină privindu-ne, dezolant, cu ochii orbi ai ferestrelor fără geamuri al unui careu de construcții părăginate ce ar trebui să fie "blocuri" de locuințe.

Continuăm să coborâm pe apele Dunării Vechi. Barje și șlepuri ucrainene sunt ancorate până în mijlocul fluviului; nave și convoaie în marș au la pupa pavilioane ucrainene, ca și navele militare staționând în spatele unor ostroave. Totul dă senzația că - exceptie atât de palidă fiind doar salupa noastră - traficul este exclusiv ucrainean.

La capătul a patru ore de marș zărim, mai întâi, pe malul stâng, Chilia Nouă, cu instalațiile sale portuare, cu silozurile și săntierul de reparări. Pe malul opus, acolo unde știm că trebuie să fie Chilia Veche - ținta călătoriei noastre - deasupra sălcilor ce îmbracă țărmul, răsar, fantomatic, doar turtele înalte ale unei biserici. În scurt timp acostăm la un debarcader părăginit și întrăm pe ulițele prăfuite ale unui sat ce pare a fi ca oricare alt sat din Delta, cu excepția câtorva blocuri, în centru - unele locuite, altele abandonate în stadiul final de construcție.

Aparenic nimic nu relevă faptul că păsim pe pământ glorioz al unei așezări cu istorie bimilenară ce poartă urmele pașilor și amintirea marilor noștri voievozi... un

loc al cărui nume a fost, în timp, de atâtea ori rostit prin cancelariile Europei și pe care învățăcii școlilor românești îl stiu așa de bine din cărțile de istorie.

Evocând pagini de străvechi cronică și portulane, ori de studii ale unor celebri istorici, cunoscutul profesor de istorie constantean, Dumitru Păcuraru (aflat aici la o inspecție școlară de grad) ne oferă o faecinantă sinteză a istoriei locului, ce vine ca o dulce - deși teoretică - compensație, în fața realității actuale a peisajului ce pare dezamăgitor și nedrept de banal.

Așadar, prăfuitul sat peecăresc de azi, are "blazonul" de nobilie a unui aristocrat între așezările omenești ale Europei: localitatea, atestată în secolul IV

I.Ch., sub numele de ACHILIA, ca cetate întemeiată de navigatorii eleni ai antichității, va fi fortificată de Alexandru cel Mare în campania împotriva getilor din 331 (sau 325, cel târziu). La porțile sale, în înfruntarea cu stăpânii dintotdeauna ai locului - strămoșii noștri geti - își pierde viața, cum atestă izvoarele vremii, generalul macedonean Zopyrion. După secolul IV I.Ch., grecii denumesc cetatea, din misterioase pricină, LYKOSTOMO - Gura Lupului (să fie o aluzie la străvechii simbol ai localnicilor geto-daci - capul de lup, cu trup de balaur?).

În secolul al XIV-lea d.Ch. negustorii genovezi refac cetățuia păstrându-i numele - LICOSTOMO - ce apare scris în portulanele lor, locul fiind important, dacă ne gândim că singurul braț navigabil al Dunării, în antichitate și Evul Mediu, era Chilia. În același secol, în timpul marelui voievod Mircea cel Bătrân (poate chiar înaintea lui) cetatea intră în stăpânirea Basarabilor. Când a trecut cetatea Chilia Veche în stăpânirea Moldovei, nu știm cu precizie, știm, însă, că la 1420 Alexandru cel Bun

Locotenent-colonel
Costin CONSTANDACHE

continuare în pagina 18 ➤



urmare din pagina 17

se luptă cu Mehmet I pentru Chilia și reușește să o apere. A fost PRIMA confruntare moldo-turcă și prima VICTORIE a moldovenilor împotriva turcilor. În timpul lui Ioan Corvin (1441-1456) Chilia a trecut - oarecum indirect - în stăpânirea acestuia după executarea lui Vlad Dracul (tatăl lui Vlad Tepeș). Cert e că în 1462, anul marii campanii a lui Mahomed al II-lea împotriva lui Tepeș, Chilia este apărată și de o garnizoană ardeleanăescă. Pentru a nu cădea în mâna turcilor, glorioșul nostru voievod, Stefan cel Mare, hotărăște să la cetatea ce fusese a bunicului său, Alexandru cel Bun, și o atacă la 22 iunie 1462. Nu o cucerește atunci și este rănit la picior. O va cucerî, însă, în 1465 când se află sub stăpânirea voievodului muntean Radu cel Frumos, după un asediu de 3 zile - 23-25 ianuarie 1465, instalând pârcălab de Chilia pe ciumnatul său, Isaia. Stefan stăpânește Chilia până în 1484. Înțeleptul și viteazul domn văzând că, sub presiunea enormă a Imperiului otoman, malul drept devine nesigur, construiește o nouă cetate, pe malul stâng (în 1476) dar, din nefericire, în atât de inegală înfruntare cu Imperiul, le pierde pe amândouă, în 1484. Cetățile fac parte din Imperiul Otoman până în 1812, când le iau noi veniți - rușii. Proprietarii de drept - români - vor relua Chilia Veche, în 1878 și pe cea Nouă, pentru scurt timp (din 1918 până în 1940).

Această cumplită confruntare a unor mari voievozi și împărați, de-a lungul atâtlor veacuri, relevă importanța strategică de excepție - ca "zăvor" al Dunării navigabile - pe care Chilia

veche o are, din antichitate până în timpurile moderne - de fapt până la deschiderea principalului braț navigabil - Sulina.

Azi, atât de modestul sat de la marginea țării privește cu resemnare la gloria timpurilor trecute, la vremurile când știrii "pe care lumea nu putea să le încapă" luptau pentru dobândirea sa. Cei peste 3.000 de locuitori ai săi înfruntă altă bătălie acum - cea pentru pâinea modestă de toate zilele. Cum ne spunea directorul școlii din Chilia Veche, profesorul Gheorghe Buidan (un argeșean înimos, repartizat aici în 1965) după experimentele neîzbutite, înainte de 1989, când s-a încercat deschiderea unei exploatari de nisip și realizarea unui mastodont de complex zootehnic ("relicvele" ruginoase azi sporind senzația de paragină) localnicii s-au întors la ocupațiile străvechi - pescuit și o agricultură modestă. Satul are, însă, trei localuri de școală (cel mai vechi datând din 1909), cu 308 elevi (neasteptat de curați și silitori - ca toți copiii de oameni necajită), instruiți cu dragoste de 8 învățători și 8 profesori. Satul nu are medic; sunt doar 2 asistente medcale care încearcă, cu devotiiune dar și cu dificultate, să suplimească lipsa specialistului, mai cu seamă după ce Dunărea îngheată.

Pe locul glorioasei cetăți, doar biserică monumentală (construită la începutul veacului), cu tururile sale impunătoare, mai veghează, parcă, pe acest hotar, retrăsant, al românilor... și speranța oamenilor, ce pălpăie ca o candelă sub vînt, așteptând mântuirea - materializarea acelui atât de vînăturat "program special de dezvoltare a zonelor Apuseni și Delta".

PROFESIUNEA...

urmare din pagina 15

Turbinele cu gaze fac parte din categoria mașinilor termice întâlnite și în sectorul naval ca mașini principale de propulsie a navelor maritime sau fluviale.

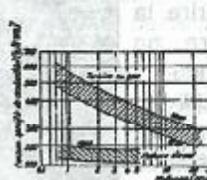
Elaborată în acest sens lucrarea "Turbine cu gaze" cuprinde principalele noțiuni teoretice și practice necesare personalului implicat în activitatea de proiectare, construcție și exploatare a unor astfel de instalații.

STELIAN MELINTE

PAUL BOCANETE

TURBINE CU GAZE

Construcție și exploatare



-1998-

Referindu-se în mod special la tipurile de instalații de turbine cu gaze utilizate în marina militară, precum și în marina comercială, autorii consideră că lucrarea răspunde unor cerințe imperioase ale învățământului naval românesc în etapa actuală, când aceasta se confruntă cu o lipsă acută de materiale de specialitate în domeniul respectiv.

De menționat că autorii valorifică prin această carte oportunitățile didactice acumulate în cursul anilor de activitate, la Institutul de Marină "MIRCEA CEL BĂTRÂN" (actuala Academie Navală) și la Institutul de Marină Civilă Constanța.

După modul cum este concepută, ca structură și conținut, cartea se adresează studentilor din facultățile cu profil naval, cifernilor mecanici marini și fluviali, specialiștilor care lucrează în sănătările navale, în proiectarea sau construcția mașinilor și sistemelor navale, precum și lucrătorilor de la companiile de navigație care au preocupări în domeniu.

Totodată se consideră că materialul poate fi de un real folos și pentru studenții facultăților cu profil energetic sau pentru cei care urmează cursurile secției de mașini și instalații termice, precum și specialiștilor din produse și în sectorul respectiv.

IN MEMORIAM

Căpitan-comandor IOAN BĂRĂITĂRUŞ

În dimineața zilei de vineri, 14 august 1998, la ora 07,05, ofițerul secund de pe fregata 261 efectuat în portul Constanța i-a raportat comandanțului Divizionului de fregate, căpitan-comandor Ioan Gagiu faptul că la bord a fost descoperit trupul neînsuflețit al comandanțului navei, căpitan-comandorul IOAN BĂRĂITĂRUŞ.

La apelul comandanțului unității, decesul a fost confirmat de căpitanul doctor Pistolea și majorul doctor Constantin Mureșan și constatat ulterior de procurorul militar, locotenent-colonel Eugen Stăneci.

În urma necropelei a fost certificat decesul ofițerului, cauzat de insuficiență cardiacă acută, infarct miocardic acut.

Conducerea Divizionului de fregate a asigurat transportul și depunerea corpului defuncțional la Cercul Militar Mangalia și a organizat înhumarea acestuia, cu toate onorurile militare, în cimitirul din localitate, unde ofițerul locuia împreună cu soția și cele două filii.

Ofițerul, în vîrstă de 44 de ani, avea o experiență îndeungăță la bordul navelor de luptă, era absolvent al Academiei Militare - promoția 1989 și fusese promovat comandant de fregată în anul 1995, ca urmare a calificativelor superioare obținute în activitate și a competenței profesionale probate.

Locul și cauza decesului exclude orice speculații privind dispariția prematură a căpitan-comandorului Ioan Bărăităruș. Aceasta a fost petrecut pe ultimul drum cu toate onorurile militare cuvenite de către camarazi și prietenii care s-au manifestat solidari cu familia prin sprijinul material oferit și compasiunea exprimată personal și în presa locală.

Statul Major al Marinei Militare a consimțit să respecte memoria celui ce a fost căpitan-comandor Ioan Bărăităruș, tratând decesul ca pe un eveniment tragic și nedorit și nu ca pe un subiect de presă.



„MARINA ROMÂNĂ”



Comandor (r) IACOB OȘEVSCHE

Împrejurările au făcut să fim colegi de grupă la Academia de Comandă și Stat Major. El ne lăsa de pe umeri cele mai grele sarcini. Având o memorie excepțională era mereu prezent la discuțiile în seminariile de la disciplinele ce ri se păreau mai neinteresante sau la aplicăriile cu teme covoare mai plăcute.

Conștiințos, politicos, vesel - era printre noi cel care ameliora ușor miciile controverse colegiale. Când ne întâlneam la un pahar de vin urăriile ce le adresa erau bogate stilistic, frumoase și pompe din adâncul înimii.

A fost un bun comandanț de navă și un destoreric șef al pregătirii pentru luptă a Marinei Militare. Permanenta stare de stres la care era supus i-a afectat într-o măsură sensibilă, obligându-l să se pensioneze pe motive medicale, atunci când ajunsese la un nivel superior al calităților sale profesionale. Ar rămas însă tot timpul alături de noi, de colegii și camarazii cu care a lucrat, și a fost mereu stăpânul de sentimentul dragostei față de MARINĂ.

Colegii de promoție de la Academia de Înalte Studii Militare au recăzut, cu emoție, un scurt comunicat pentru organul de presă al Armatei. Îl reproducem în continuare.

“Colegii și prietenii comandanțului (r) IACOB OȘEVSCHE, anunță, cu profundă durere, închiderea din viață a acestuia în urma

unei boli necruătoare. Născut la 16 februarie 1937 la Suceava, a devenit în 1953 elev al Școlii Militare Superioare de Marină, Facultatea de Artilerie, pe care a absolvit-o în 1957 cu gradul de locotenent. În perioada 1971-1973, a urmat Academia de Înalte Studii Militare, Facultatea de Arme, Secția Marină. A avut o carieră militară prestigioasă: comandant de subunitate de artilerie de coastă, ofițer de bord și mai târziu comandant de navă de luptă, șef de stat major al unei importante instituții militare de învățământ de marină și șef al Pregătirii pentru Luptă în Comandanțatul Marinei Militare.

A fost un ofițer de marină excepțional, competent, inteligent și cu un dezvoltat simț al responsabilității, un om de o corectitudine exemplară ale căruia fapte și atitudini degajau o puternică buarălate susținere.

Ochiinească-se în pace!

Sincere condoleanțe familiei îndoliate”.

Spunându-i ADIO burului nostru coleg și prieten ne rugăm să-i fie somnul înăuntru și să nu aibă parte de neagra uitare a generațiilor prezente și viitoare de cadre ale Marinei Militare.

Contraamiral (r)
George PETRE



Fiile de istorie



Contraamiral HORIA MACELLARIU - În plin uragan

MOTTO:

„Celor atât de puțini cărora atât de mulți le sunt atât de mult datori“.

Winston Churchill

23 august 1944 reprezintă pentru istoria poporului român, fără îndoielă, unul din momentele cruciale care i-a marcat profund evoluția în cea de-a doua parte a secolului XX. Pentru Marina Română acesta a constituit momentul în care, de pe culmile gloriei dobândite pe câmpul de onoare - timp de mai bine de 3 ani în lupte pe mare și fluviu cu inamicul aerian, naval și submarin - a plonjat într-o dramă ce nu are egal în istoria războalelor navale.

Referitor la drama începută la acea dată istoria ultimilor ani ridică unul câte unul vălurile ce lău acoperit vreme de aproape jumătate de secol, evenimentele fiind puse în adeverata lor lumină, în mare parte chiar de cel care s-au aflat atunci "în plin uragan".

ÎN PLIN URAGAN este titlul unei lucrări memorialistice recent apărută la Editura "Sagittarius", scrisă de contraamiral HORIA MACELLARIU, ofițerul care, la 23 august 1944, s-a aflat la comanda Forțelor Navale Maritime, a trăit din plin evenimentele și le-a influențat în cel mai înalt grad posibil.

Contraamiralul Horia Ion Pompiliu Macellariu s-a născut la 28 aprilie/10 mai 1894 la Craiova într-o familie de intelectuali (tatăl său era inginer silvic), iar după absolvirea Liceului "Mihai Viteazul" din București, în 1913, urmează Școala de Artillerie, Geniu și Marină, secția Marină. La 15 iunie 1915, i se acordă gradul de sublocotenent.

La 15 august 1916, Tânărul ofițer de marină este numit ofițer adjutant al comandanțului Flotei de Operații de pe Dunăre - contraamiralul Nicolae Negrescu și comandanț al vasului-amiral "PRINCIPELE

NICOLAE". A luat parte la toate luptele de pe Dunăre, fiind decorat cu ordinul "Coroana României" în grad de cavaler cu spade și panglică de Virtute Militară.

A fost avansat la gradul de locotenent la 1 aprilie 1917, iar la 1 decembrie 1918 a primit gradul de căpitan, fiind deținut la Serviciul geografic al Armatei.

Între februarie 1920 și mai 1923, a înăpărat funcția de comandanț al Școlii de pilotaj și hidrografie continuându-și, în același timp, pregătirea profesională astfel că, la 21 aprilie 1923, a absolvit și Școala de Aplicație a Marinei și Școala de Informații pentru ofițerii superiori. În 1924 a fost avansat, după promovarea examenului, la gradul de locotenent-comandor.

În perioada 21 martie 1924 și 1 mai 1925 a fost comandanț al torpilorului "VÂRTEJUL" după care a fost înăpărat la Inspectoratul General al Marinei din Ministerul de Război.

Concomitent, a urmat cursurile universitare luându-și licență în drept în anul 1926 și, puțin mai târziu, doctoratul în științe economice și politice.

La 15 noiembrie 1927 a fost trimis la studii la Școala de Război Naval de la Paris pe care a absolvit-o la 20 decembrie 1928 cu calificativul "Foarte bine". A făcut onoare ţării sale și corpului său militar și lăsat la Școala de Război Naval, ca ofițer și camarad, ceea ce mai bună amintire scria comandanțul școlii în caracterizarea absolventului.

Pentru exceptionalele sale rezultate, la 6 mai 1932, președintele Franței îi conferea Crucea de cavaler al "Legiunii de Onoare".

După întoarcerea în țară a înăpărat mai multe funcții: comandanț al monitorului "LASCĂR CATARGIU".





Fiile de istorie



Inspector de studii și șef al Secției Marină din Școala Superioară de Război (pe care a înființat-o de altfel), șef de stat major al Diviziei de Mare (începând cu noiembrie 1936), comandant al monitorului "MIHAIL KOGĂLNICEANU" (începând cu 15 iunie 1937), iar la 3 noiembrie 1937 a fost numit șef de stat major la Comandamentul Flotei Navale Maritime.

În iulie 1935 a fost avansat la gradul de căpitan-comandor. La 18 aprilie 1935 i s-a încredințat comanda distrugătorului "REGINA MARIA", iar începând cu 30 noiembrie 1939, după avansarea la gradul de comandor, a fost numit subșef de stat major al Comandamentului Marinei Regale. În perioada 20 mai 1940 - februarie 1941 a îndeplinit funcția de secretar general pentru Marină în Ministerul Aerului și Marinei, iar apoi pe cea de șef de stat major al Marinei.

La data intrării României în război, Horia Macellariu a fost chemat să conducă Operațiile Navale în cadrul Marelui Cartier General, iar începând cu 20 august 1941 a îndeplinit și funcția de șef de stat major (român) în cadrul Misiunii Navale Germane conduse de viceamiralul Fleisher.

Pentru modul în care a condus Operațiile Navale în această perioadă a fost decorat cu Ordinul "Coroana României" cu spade și panglică de Virtute Militară, iar de statul german cu "Vulturul Germaniei" în grad de comandor.

La 20 decembrie 1941, Horia Macellariu a preluat comanda escadrilei de distrugătoare din Marea Neagră. În operațiunile militare la inamic desfășurate în anul 1942 nu a fost pierdută nici o navă militară sau comercială română fapt pentru care i s-a conferit ordinul "Mihai Viteazul" clasa a III-a, iar Germania l-a decorat cu "Crucea de Fier" clasa a II-a și apoi clasa a V-a.

În anul 1943 i s-a încredințat funcția de comandant al Forțelor Navale Maritime române, iar în martie 1944 a fost avansat la gradul de contraamiral.

În aprilie - mai 1944 împreună cu amiralul german al Mării Negre, Helmuth Brinkman, a conceput și condus operația de evacuare a Crimeei - cea mai mare operație navală din Marea Neagră unde au fost salvați, pe calea mării, peste 130.000 români și germani.

"Mărturisesc că această operațiune mi-a reușit numai datorită colaborării cu comandamentul român și sacrificiile marinilor români" - declară amiralul german Helmuth Brinkman la 29 mai 1944.



Mareșalul Ion Antonescu inspectând navele Flotei Maritime. În spate, contraamiralul Horia Macellariu.

Meritele contraamiralului Horia Macellariu în reușita acestei complexe operații au fost răsplătite prin acordarea celor mai înalte distincții românești și germane: Marea Cruce a Ordinului "Steaua României" (fusese decorat anterior cu Ordinul "Mihai Viteazul"), și "Crucea de Fier" a Germaniei.

Aflat în permanență "în prima linie" contraamiralul Horia Macellariu s-a situat la înălțimea misiunii ce i-a fost încredințată atât în cei peste trei ani de război pe mare când a comandat practic forțele maritime cât și într-unul din acele momente cruciale ale istoriei neamului nostru, 23 august 1944, când soarta a mii de oameni și a unui oraș întreg, Constanța, depindea de hotărârea de o clipă a unui om. Hotărâre care putea însemna "viață" sau "moarte".

După mai bine de 50 de ani soarta Marinei Române - ofițeri, marinari, nave -, la momentul 23 august 1944, este pusă în adeverăta lumină prin apariția unei cărți de memorialistică de excepție - "ÎN PLIN URAGAN", a contraamiralului Horia Macellariu.

"Trebuie să scriu, să aștem pe hârtie adevărul despre ceea ce s-a petrecut atunci și mai târziu. Numai eu o pot face, pentru că numai eu am fost martor al evenimentelor și coautor responsabil al faptelor petrecute cât și singura victimă, acuzată și aruncată în închisoare de cei ce slujeau întunericul asternut peste țară".

Comandor Ioan DAMASCHIN

continuare în pagina 23



NAVIGATORI ÎN LABIRINTUL CUNOAȘTERII *LUMEA SECRETĂ A DELFINILOR (II)*

MISTERUL SONARULUI

Vlața misterioasă și fascinantă a delfinilor a fost și continuă să fie o adevărată provocare pentru cercetătorilor din cele mai diferite domenii, care încearcă să o descifreze și să-i folosească originalele mecanisme.

Eficiența militară a fost deja demonstrată și, în prezent, câteva armate ale lumii dispun de "echipe speciale" formate din delfini care sunt capabili să îndeplinească cele mai periculoase misiuni, în sprijinul Marinei Militare - localizarea barajelor de mine și marcarea acestora, apropierea neobservată și plasarea încărcăturilor explozive pe diferite obiective, transferul rapid al unor materiale ușoare etc.

Vă prezentăm, în sinteză, unele concluzii ale proiectelor de cercetare în acest domeniu, care sunt detaliate, pentru cei interesați, în revista "Surface Warfare" (ianuarie-februarie 1998).

Submarinul de atac american SEAWOLF (SSN 21) este, la ora actuală, cel mai rapid submarin din lume, o adevărată minune a tehnologiei și o armă devastatoare. În timp ce acesta are la dispoziție

cel mai sofisticat echipament electronic și acustic, pentru "a vedea" sub apă, delfinul dispune de un "sonar" cu mult mai performant.

Doar prin emiterea de sunete și ascultarea ecoului acestora, delfinul poate face lucruri uimitoare. În ape complet întunecate poate detecta de la o distanță de 70 m un pește

umane. Organe specialize din creierul lor emis aceste semnale și recepționează ecourile pentru prelucrare. Principala provocare pentru cercetători este descoperirea și explicarea modului în care delfinii își "extrag" informațiile din aceste ecouri.

Experimentele principale care se fac în acest sens au următoarea structură: antrenarea unui delfin pentru a-și folosi "sonarul" în scopul identificării unor obiecte standard

- un cilindru de aluminiu sau o sferă de oțel. După ce aceste obiecte sunt recunoscute foarte bine, cercetătorii testează abilitatea delfinilor de a le identifica într-un grup de obiecte asemănătoare, dar de alte dimensiuni, foarte puțin modificate.

Unul dintre aceste teste constă în scufundarea a doi cilindri metalici la un metru adâncime și la o distanță de aproximativ 10 metri de delfin. Cilindrul au diametrul de câțiva centimetri și sunt identici, cu excepția grosimii peretilor. Unul dintre cilindri are peretii mai groși cu...căteva zecimi de milimetru! Delfinul a fost

de dimensiunile unei mingi de golf sau poate descoperi o pilulă pe fundul unei piscine.

Universitatea San Diego din California a început în anul 1995 un amplu proiect de cercetare care încearcă să descopere secretele delfinilor, folosindu-se de teoriile dinamicii neliniare și a haosului.

CITIREA ECOURILOR

Delfinul emite permanent sunete intermitente, cunoscute sub denumirea de "clic-uri" (aproximativ 1.000/secundă), pe o frecvență aflată în afara perceptiei

capabil să deosebească acești cilindri în 75% din încercări! Această extraordinară performanță a fost explicată astfel: Delfinul trimite un "clic" spre cilindru, care se reflectă pe partea din față a



acestuia și se întoarce. Dar o parte din energia semnalului traversează cilindrul, se reflectă pe partea din spate a acestuia și se întoarce la emițător. Timpul de întârziere dintre cele două semnale de răspuns depinde de grosimea pereților cilindrului. În cazul experimentului prezentat diferența dintre cilindri în ceea ce privește intervalul de timp dintre cele două semnale sonore este între 0,5 și 0,6 milionimi de secundă, ceea ce demonstrează, încă o dată, uimitoarea sensibilitate a organelor de simț ale delfinilor.

O altă observație interesantă se referă la delicata strategie pe care o folosesc delfinii pentru a-și acorda clic-urile în scopul obținerii celei mai fidele informații: de regulă, sunt necesare aproximativ șase clic-uri pentru o cercetare optimă. După trimiterea primului semnal, delfinul și le modifică pe următoarele, în funcție de ceea ce se așteaptă să descopere - un pește, o barcă sau orice altceva. Aceste modificări sunt atât de subtile încât este aproape imposibil să fie evidențiate. Ceea ce a fost stabilit cu certitudine este faptul că nu sunt trimise alte semnale decât după prelucrarea ecourilor de la cele precedente.

Preocupările actuale sunt focalizate în direcția întocmirii, pe baza concluziilor deja formulate, a unui "vocabular" al delfinilor care să încerce să deschifreze clic-urile emise de aceștia dar cert este că, deocamdată, specialistii în tehnologie navală mai au multe de învățat de la delfini.

(Va urma)

Căpitan
Costel SUSANU



File de istorie

urmare din pagina 21

ÎN PLIN Uragan

Cartea începe cu relatarea evenimentelor din seara zilei de 23 august 1944, când comandantul Forțelor Navale Maritime aflat de la postul de radio București despre declarăția regală și armistițiul cu aliații, întoarcerea armelor împotriva germanilor. De fapt era un "armistițiu" unilateral, nerecunoscut de forțele sovietice care au continuat să ne considere înamici.

Situată forțelor maritime și terestre, poziția acestora la litoralul românesc, cu numeroasele nave germane aflate în port și puternicele baterii de coastă, prin întoarcerea armelor și deschiderea focului ar fi generat un dezastru de mari proporții la Constanța, iar orașul ar fi devenit baie de sânge.

Total depindea de o scânteie, cât de mică, scânteie care ar fi declanșat explozia acestui adevarat butoi de pulbere pe care stătea un oraș și un port - Constanța.

Scânteia ucigașă nu a plecat însă din nici una din sutele de guri de foc de pe apă, de sub apă, din aer sau de pe uscat, române sau germane, apartinând unor unități care s-au trezit brusc, în doar câteva minute, din "amici" în "inamici".

Atât navele cât și unitățile române și germane și-au luat măsuri de apărare, gata de a da răspuns în cazul în care inamicul, de dată recentă, ar fi deschis focul.

Și totuși focul nu s-a deschis.

La comanda forțelor terestre, navale și aeriene din Constanța, române și germane, s-au aflat doi amirali - Horia Macellariu și Helmuth Brinkmann - și un general - Costin Ionașcu - care în momentul fatidic au găsit cea mai bună soluție : retragerea forțelor navale germane fără să se deschidă focul, "pe cuvânt de onoare", iar armata de uscat și flota română îi vor lăsa să plece "cu arme și bagaje".

"Iar atunci când navele germane s-au retras din portul Constanța, au salutat navele române, marca mea de comandament, pavilionul României. Flota noastră, portul, orașul și populația a rămas în ființă. Noi am câștigat, fără să fi pierdut nimic". Sunt consemnările contraamiralului Horia Macellariu în carte sa "ÎN PLIN URAGAN".

Deși respectase întrutotul ordinul primit de a "dezarma sau alunga pe germani" (alegând partea a două din ordin și salvând astfel orașul și flota de la dezastru) amiralul a fost anchetat, în nouă rânduri. Nefiind găsit vinovat, la presiunea ocupantului sovietic care nu-i putea ierta victoriile pe mare în cei trei ani de război, i s-au adus și alte acuzații, fiind condamnat pe viață. A ispășit doar 16 ani de închisoare, între 1948-1964 când a fost amnistiat.

Celui care trebuia să i se ridice statuie în centrul Constanței i s-au oferit cei patru pereți ai unei celule de închisoare.

Și totuși, răsplata istoriei nu va întârzia mult să apară.

Trebuie ridicat însă complet vălul de deasupra evenimentelor.

RESPIRAȚIA SPIRITUALĂ A MĂRII



Autorul romanului - membru al cenacului literar "MIHAIL SADOVEANU" - a ajuns la deplină maturitate artistică. După premile obținute la concursuri naționale de creație, după debutul spectaculos cu volumul de nuvele "NURIE" (Ed. Dobrogea, 1996) și volumul de poezie "SCRISORI DINTR-O LIVADĂ CU CIRESI" (Ed. Metafora 1997), Costache Tudor devine o adevarată revelație literară cu noua sa carte - "ZODIA SUDULUI" - un roman apărut de curând la Editura Metafora.

Dacă în primele două cărți amprenta cea mai puternică asupra conținutului era lăsată de satul românesc sud-dobrogean, de terenul acestor locuri - cu trăirile și frământările lui - romanul de azi ne introduce într-o altă lume: a familiei, a devenirii ei în timp, la încercările la care poate fi supusă.

"Scris poezie când sufletul îl plângă" - zicea ziaristul Mircea Pânzaru despre poezile sale.

"A transformat durerea în victorie!" - afirma scriitorul Arthur Porumboiu.

Într-adevăr! Ultima carte publicată a lui Costache Tudor este un roman despre iubire, nefericire și destin. Romanul este al unui intelectual care își trăiește destinul tragic din plin, un roman de dragoste în care marea nefericire are substanță filosofică, discursul narrativ urmărind, cu o moralitate creștină deosebită, evoluția cuplului, a familiei, degradarea relațiilor stabilită între oameni cu calități deosebite. Descoperim o suprapunere a dramelor personale cu cele ale personajelor cărții - ființe dragi autorului - copii, soție, părinți, prieteni. Este un roman despre marile întrebări ale omului contemporan în fața destinului implacabil. Momentele dramatice, comparate de unii cu scene din tragedia antică greacă, sunt "sondate" cu siguranța psihologului care stie să pătrundă în abisul sufletului omenesc, autorul dovedind capacitatea de a se obiectiva, de a transfigura artistic întâmplările dramatice de viață, momente de fericire deplină, sentimentul omenesc al speranței că ...

"Prozator excelent, Costache Tudor pregătește romanul "DOAR DUNĂRII SĂ-I SPUI" - care, cu siguranță, va contura și mai pregnant un nume de pe acum reprezentativ în literatura pontică și cu acțiuni în creștere la bursa de valori a acesteia" (I. Roșioru - "METAFORA" Nr. 1/1998).

LANSAREA ROMANULUI „ZODIA SUDULUI”

Lansarea romanului "ZODIA SUDULUI" a fost prima manifestare a nou-înființatei fundații culturale "SORIN TUDOR" - realizată în memoria fiului dispărut (în mod tragic) al domnului Costache Tudor. Argumentarea scoperilor urmărite de noua fundație culturală a fost făcută de ziaristul Dan Voicu (Radio București), conf. univ. drd. Dominuț Pădureanu (Academia Navală) și consilierul Gelu Dae (comisia de Învățământ și cultură a municipiului Constanța).

Romanul a fost prezentat doct. Ia obiect, cu un remarcabil simț critic și înțelegere a mesajului umanist al cărții, de scriitorul Ovidiu Dunăreasu - redactor la revista "TOMIS" - membru al Uniunii Scriitorilor Români, după o introducere "de la inimă la inimă" a lui Geo Vlad (în versuri - ca deobicei!) urmată de lecturarea artistică a două pagini reprezentative, făcută de împătimital în ale scenei Florin Chelaru și de sensibile declarații oferite de scriitorul D. Miu și de arh. drd. C.D. Mazilu - președintele fundației "THEODOR BURADA" de la Centrul județean al Creaielor Populare.

Lume multă (sala "Amfiteatrul"), membri ai Uniunii Scriitorilor, mulți colegi, prieteni, rude, jurnaliști ai mass-mediei locală.

Atmosferă emoționantă, de elevație spirituală!

Prof. Geo VLAD

NAVOMODELIȘTII MARINARI



Muzeul de Artă din Constanța a găzduit, la sfârșitul verii, Campionatul național de navomodel - machete și Trofeul "Tomis", competiție organizată de Direcția Județeană pentru Tineret și Sport Constanța.

La concurs au participat 12 echipe din București, Timișoara, Suceava, Sibiu, Giurgiu, Slobozia, Mangalia, Oradea și Constanța, care au prezentat navomodelle reprezentând următoarele clase de nave:

- clasa C1 - veliere;
- clasa C2 - nave cu propulsie mecanică;
- clasa C3 - secțiuni de nave; nave aflate în șantier; colectii de nave;
- clasa C4 - miniaturi (scara peste 1:250);
- clasa C5 - nave asamblate în sticlă;
- clasa C6 - nave asamblate din componente prefabricate;

RESPIRAȚIA SPIRITALĂ A MĂRII

Carnet plastic

OCTAVIAN SWED - un om cu frumusețea mării în suflet

Un om care și-a dedicat întreaga viață mării și Marinei căreia i-a apartinut și îi aparține sufletește, domnul Octavian Swed, fost căpitan de port la Căpitania Constanța, își uimea la începutul acestui an numerosi cunoșcuți și prieteni printre nouă valență a calităților sale intelectuale - posibilitatea de exprimare în limbajul artei plastice. Iată că prima expoziție de pictură, bineînțeles cu tematică marină, prezentată și în revista noastră, a fost urmată de o altă expoziție găzduită recent, tot de Cercul Militar din Constanța. Prezentând peste 30 de lucrări, această expoziție a fost dedicată de autor marinului de excepție și patriotului de înaltă simțire românească, eroului de legendă - celui care a fost comandorul Bibi Costăchescu, comandanțul submarinului "DELFINUL". Si acest frumos act omagial nu e întâmplător căci domnul Octavian Swed este, de asemenea, cunoscut în Constanța, pentru activitatea sa perseverentă și inimoasă - cu realizări concrete - de cinstire a eroilor Marinei Române, Armatei Române, dintre care mulți l-au onorat cu prietenia lor, cum ar fi comandanții Alexandru și Nicolae Bardescu, sau altă figură de legendă a Armatei Române - genialul pilot Horia Agarici.

Om cu frumusețea mării în suflet, autorul a încercat - și a reușit pe deplin - să emoționeze publicul numeros ce i-a admirat lucrările, prezentând peisaje ce relevă splendoarea mării în cele mai diferite ipostaze. Marea linistită, glacială de albastră sau răvășită de furtună, marea "respirând" misterios, în lumina roșu-auriu a apusului;



marea măngâind cu brizanții săi înspuiați târmul sau marea înținzându-se până la orizont, sugerând infinitul.

O altă categorie de lucrări evocă nostalgice amintiri, prin siluete albe de nave, unele demult trecute în legendă, venind parțial din vis, din vremuri glorioase - "ALBA IULIA" sau bricul "MIRCEA". Lor li se adaugă, completând fericit universul albastru, inspirator, peisaje cu târuri de mare, golfuri, peisaj cu farul Carol I etc.

Cum spunea la vernisaj Ion Mătăsăreanu, un mare profesionist constantean al penelului și peisajului marin, Octavian Swed, un om al mării, dovedește că este și un inspirat pictor al mării.

Și în încheierea acestor rânduri ne rezervăm plăcerea să salutăm un frumos gest venit nu de la un artist ci de la un om practic, dar iubitor de artă și - mai rar în vremurile noastre - sprijinitor al actului de creație, sponsorul expoziției - patronul S.C. A & D COMP. S.R.L..

*Locotenent-colonel
Costin CONSTANDACHE*

- DIN NOU PE PODIUM

- clasa C7 - nave asamblate din componente de canon și publicate în reviste de specialitate.

Scoala Militara Maiștri de Marină a participat cu 12 machete la clasa C2, toate fiind apreciate și medaliate de către juriu. Echipa căștagătoare, formată din absolvenți și elevi ai Școlii Militare Maiștri de Marină, a avut următarea componentă:

1. Lucian Filimon - a obținut medalia de aur, titlul și tricoul de campion național, cu vedeta blindată fluvială "RAHOVA";
2. Teodor Furtunov - medalia de argint cu escortorul "MIDIA";
3. Ionuț Tudor - 2 medalii de bronz cu o vedetă purtătoare de rachete și o vedetă torpiloare ;
4. Claudiu Tudosie - medalia de bronz cu șalupa de remorcare-salvare ;
5. Razvan Ioan - 2 medalii de bronz cu nava de cercetări oceanografice "GRIGORE ANTIPĂ" și pasagerul fluvial "SAGEATA";

6. Florin Filip - medalia de bronz cu un dragor maritim;
7. Gabriel Ghiță - medalia de bronz cu un puior de mine;

8. Marius Budășeanu - cu nava purtătoare de rachete "LĂSTUNUL";

9. Eduard Buzubac - medalia de argint cu un submarin secționat;

10. Maistru militar principal Nicolae Cicârma, instructorul echipei, a obținut medalia de bronz cu macheta unei nave hidrografice.

Prin acumularea punctelor acordate fiecărei machete, echipa Școlii Militare Maiștri de Marină "AMIRAL MURGESCU" s-a clasat pe primul loc, devenind Campioană Națională la clasa C2.

Locotenent Cornel IGNAT



SUEDIA : o barieră submarină împotriva scafandrilor de luptă și a minisubmarinelor

Denumit SAFE BARRIER SYSTEM de către firma suedeză "Safe Bridge" care l-a realizat și îl comercializează, acest sistem de apărare antisubmarin a bazelor portuare are drept scop împiedicarea oricărora încercări de pătrundere a înamicului venit de pe mare. Un port poate fi amenințat de echipă de scafandri de luptă, de minisubmarine, de torpile "inteligente" și alți roboți acvatici, sau chiar de mămălere special antrenate pentru plasarea încărcăturilor. Amenințările sunt, deci, multiple și au rezinut tot timpul atenția tărilor sensibile la problemele terorismului sau victime ale unor incursiuni repelete, cum a fost cazul petrecut în anii optzeci cu submarinele sovietice din fața bazelor suedeze. Cunoscând bine problema, suedezi au pus la punct această barieră care

permite detectarea, identificarea și stoparea oricărui intrus care ar veni de pe mare, la suprafață sau din adâncuri. Acest sistem de apărare se compune din mai multe ansambluri: mai întâi, plasa de alarmă, apoi senzorii de supraveghere, punctul de comandă și control și, optional, încărcături submarine și mortiere antinavă.

În primul rând, plasa submarină este formată din cabluri de oțel îmbrăcate în plastic și fixate solid în blocuri de beton; în cazul unei tentative de tăiere a cablului, se declanșează un sistem de alarmă. Această plasă este susținută de flothoare: la suprafață, menirea lor este să dea alarmă pentru a evita orice trecere pe deasupra sau pe sub apă, și sunt destinați să țină cont de marea. La aceasta se adaugă una

sau mai multe "porți" care permit tranzitul navelor. O "poartă" este alcătuită din flothoare gonflabile umplute cu aer; în cazul deschiderii porții, valvele controlate de către punctul de comandă evacuează aerul și plasa se scufundă în apă.

Apoi, sistemul aliniază o serie de senzori (captatori), pe apă și sub apă, care permit controlarea întregii zone și de a reacționa imediat dacă este cazul. Acest sistem cuprinde de fapt radare de supraveghere terestre care pot detecta orice țintă navală, periscopul unui propulsor aluat în imersiune; camere TV zi-noapte cu un intensificator de lumină care sunt desfășurate ca și radarele de supraveghere; senzori infraroși; telemetre laser care lucrează în legătură cu radarele de supraveghere și camerele TV; sonare pasive care permit detectarea și identificarea ţințelor submarine și care sunt asociate sonarelor de suprafață; senzori magnetici care indică cînd o țintă magnetică trece prin apropiere și care pot transmite direcția altor tipuri de senzori; camere TV submarine care permit declanșarea alarmei la scurtă distanță, adesea când intrusul este aproape de plasa de protecție.

Sistemul de comandă asigură supravegherea zonei, manevrarea diferitelor senzori, radare și camere TV și adună toate informațiile. Comunicațiile și informațiile sunt transmise prin cablu sau prin radio și sunt codificate.

Fiecare operator răspunde de o zonă; el poate chema o navă de suprafață pentru obținerea unor date mai precise.

În sfîrșit, optional, este posibilă instalarea în diferite locuri a unor sisteme active de contramăsuș: mortiere împotriva submarinelor sau diferitelor propulsoare (o salvă de treizeci de obuze este normă standard față de o amenințare submarină). Încărcături de adâncime trase de pe ambarcațiuni (chiar dacă rază efectivă de distrugere a încărcăturii este redusă, cinci metri, aceasta poate fi fatală pentru un minisubmarin), minitorpile ghidate prin fir și dotate cu cameră TV care au o rază de acțiune de un kilometru, și mine submarine asemănătoare încărcăturilor de adâncime.

Traducere și adaptare din revista "Raids", iunie 1996

Pagina realizată de Bogdan DINU

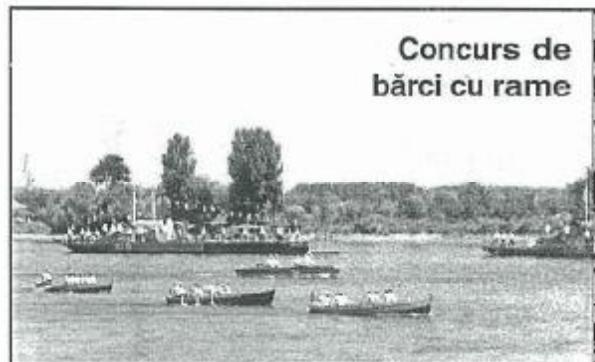
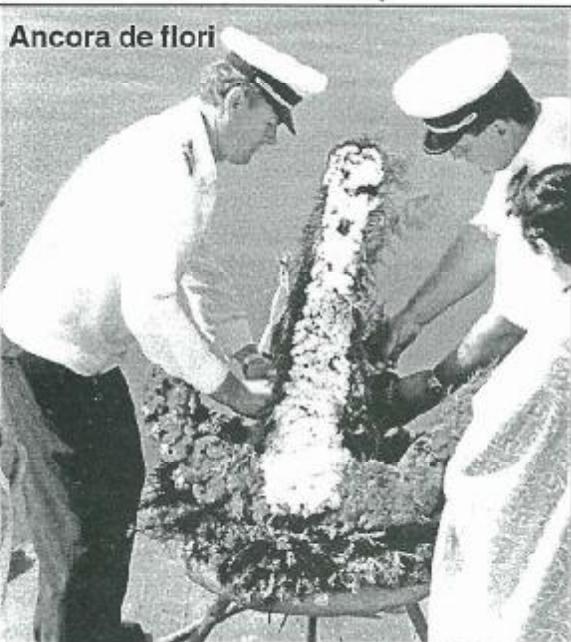
Stampile de bord

Quartier - Maitre Anquetil

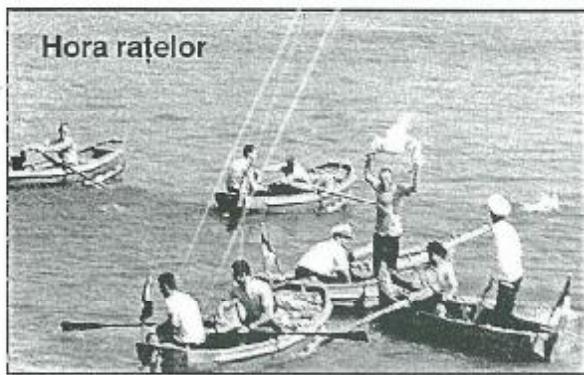
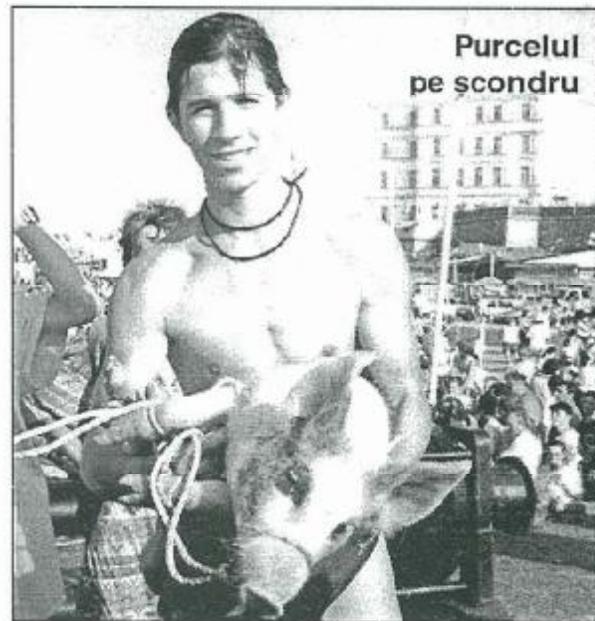
Nava a intrat în serviciul activ al Marină Militară Franceză la 15 iunie 1979 și este una din cele 40 astfel de nave care au fost construite până în prezent. A vizitat portul Constanța în perioada 10-12 iunie 1997. De atunci și până în prezent, alte două nave de același tip, Comandant Blaison și Jacoubet, au fost oaspeți Marină Militară Română (în numerele viitoare vom prezenta și stampilele de bord). Personal, am constatat că navele franceze au unele din cele mai frumoase stampile de bord, alături de caseta "de bază" existând și alte tipuri, confectionate cu ocazia unor misiuni sau pentru perioade determinate de timp. Se adaugă prezența plicurilor proprii pentru fiecare navă, tipante, imprimate sau stampilate cu alte insigne sau casete ale navelor respective. Caseta pe care o prezentăm acum este pusă pe un plic original al navelor atelier Jules Verne (mă aflu și în posesia unui plic original al navei Quartier-Maitre Anquetil). De o formă mai puțin obișnuită, în partea superioară și inferioară se găsesc numele navei (numită astfel după un erou al Rezistenței franceze, la origine radiotelegrafist în marina militară). Nu lipsesc crucea de Lorena, silueta navei și cea a unui animal (vulpel) însoțite de inscripție "Le renard des mers" (Vulpelul mărilor) - atuzie la misiunea și eficiența navei. În general aceasta pastă este răspândită în rândurile colecționarilor francezi, prezervată și oferită de astfel de plicuri cu stampile de bord ne lipsind nici din revista colegilor noștri de la Cols Bleu.



ZIUA MARINEI TRADIȚII



ȘI OBICEIURI



MARINĂREȘTI

