

MARINA ROMÂNĂ

REVISTĂ EDITATĂ DE MARINA MILITARĂ

NR. 59 (IANUARIE-FEBRUARIE 1999)



STATUL MAJOR AL MARINEI MILITARE

MARINA ROMÂNĂ

NR. 59
IANUARIE
FEBRUARIE
1999

REVISTĂ EDITATĂ DE MARINA MILITARĂ

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

COPYRIGHT: este autorizată orice reproducere cu condiția specificării sursei.

NORME DE COLABORARE:

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

ISSN - 1222-9423
B-95099/5

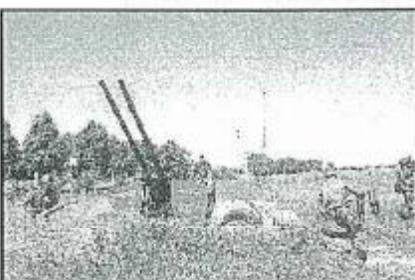


Tehnoredactare computerizată la
EDITURA EUROPOLIS
CONSTANTA
041-691711

Tehnoredactor:
Gabriela ALGASOVSCHE
Tiparul executat la
EUROPRINT'94
041-622527

Din SUMAR:

- 5 DE-O VÂRSTĂ CU DOBROGEA RENĂSCUTĂ - 120 de ani de la înființarea DIVIZIEI 9 INFANERIE „MĂRĂȘESTI“



- 8 „VEDEȚIȘTII“ LA ANIVERSARE 35 de ani de încercări și reușite



- 11 „PAZNIC“ DE PORT De veghe la poarta maritimă a țării

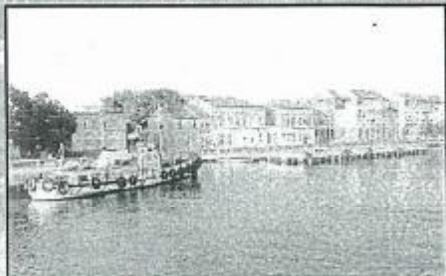
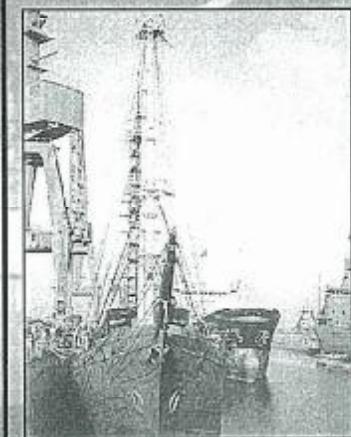


- 14 SULINA Orașul în care soarele râsare cel mai devreme și dreptatea ajunge... cel mai târziu

- 22 GEOPOLITICA Evoluții ale securității în zona balcanică a Mării Negre după prăbușirea regimurilor comuniste în Europa

- 24 FLOTA CHINEZĂ „PE RADAR“

Coperta I Nava-școală „Mircea“ plutește din nou



Coperta IV
Sulina - vedere spre faleză
(foto: Liviu Simioncencu)

DE PE PUNTEA NAVEI-ȘCOALĂ „MIRCEA“ SE VEDE „LUMINIȚA DE LA CAPĂTUL TUNELULUI“



Cei care au simțit fiorul plutirii pe coame de val la bordul unui velier, ori au trăit cu intensitate clipele unei întreceri sportive cu mijloace de plutire propulsate de pânze, folosite de strămoșii navigatorilor de azi, încă din antichitate, cei care au admirat într-un film de epocă tenacitatea, dărzenia, șicusința și arta în luptă pe mare din vremurile romantice ale marilor veliere, în sfârșit, toți cei care spiritual sunt legați de triada Marea, Marina, Marinarii – cunosc valoarea unui mare velier și simt mândria pe care îl-o dă posesia unei astfel de nave.

Marina Română a avut șansa de a-și instrui multe generații de marinari la bordul unui astfel de velier încă la începutul deceniului 9 al secolului trecut când nava-școală ce purta numele marelui voievod „MIRCEA“ intra, la 12 august 1882, cu toate pânzele sus, în portul Galați.

Când „bătrânuș „MIRCEA“ a depus armele, un altul i-a luat locul - actuala navă-școală poartă numele același mare voievod - și la 17 mai 1939 i se făcea o primire triumfală în portul Constanța.

Vântul nu a suflat totdeauna din pupa în velele lui „MIRCEA“. În cei 60 de ani a trăit clipe de agonie și extaz, de glorie și cădere fizică. Vom reveni însă mai pe larg în numerele viitoare cu descrierea unor astfel de momente pentru nava-școală, care împreună cu predecesorul său au creat un adevarat spirit în Marina Română, Spiritul „MIRCEA“.

Astăzi, în cel de-al 60-lea an al vieții, Nava - Școală „MIRCEA“ se află (de mai bine de 4 ani) în Săntierul Naval

Brăila (SANAB S.A.) pentru reparații capitale, o întinerire bine venită care să-i redea vigoarea tinereții. Tocmai pentru a vedea soarta acestei legende a Marinei Române ne-am deplasat la SANAB S.A. Brăila.

Cum era și firesc, trecând peste protocoalele de rigoare, cu vizite la conducerea săntierului, ne-am întrebat direct spre catargele binecunoscute ale navei-școală aflată pe linia de plutire, la dana de reparații.

Oprindu-ne pe cheu și aruncându-ne privirile pe puntea navei am avut, din primul moment, un sentiment de confort văzând, de la proba la pupa, grupuri de oameni angrenați în diferile activități. Câteva aparate de sudură își aruncau jerebele de scânteie pe punte sau chiar peste bord. Se făceau măsurători. Se discuta aprins despre una sau alta din soluțiile tehnice preconizate.

Prezența noastră nu a trecut neobservată. Unii ne-au privit cu oarecare curiozitate, alții ne-au ignorat, dar am cunoscut și în privirile cătorva chiar ostilitate.

„O fi iar vreun control? Ca de obicei, săcăitor?!“

După un schimb de cuvinte convenționale cu cei de la bord, ne întrebat spre pontonul unde se află cazat o parte din echipaj, în căutarea comandanțului.

Cu o reală bucurie întâlnesc aici pe maistrul militar principal VASILE MUNTEANU, un „veteran“ aflat la bordul navei chiar de la terminarea Școlii de Maiștri de Marină, cu peste 25 de ani în urmă.

Ne leagă amintiri comune din anii de glorie ai navei, anii '75 - '76, când au fost efectuate cele mai lungi voiaje, inclusiv cel în care s-a efectuat traversarea Atlanticului cu vele, în 1976, când au fost atinse, în premieră, tărmurile Americii de Sud, Americii Latine și Americii de Nord, cu participarea la regata Insulele Bermude - Newport și participarea la bicentenarul SUA.

Nu rezistăm tentației de a depăna câteva amintiri, evident, din cele mai picante.

Mai aflu că serviciul se organizează pe ture de către o săptămână având în vedere că familiile cadrelor sunt la Constanța și, de asemenea, că lucrările bordului sunt strict supravegheate de cadrele din echipaj.

Este și normal, nava a ajuns deja la vîrstă „matusalemică“ de ... 60 de ani și,

înă, are șansa să trăiască o a doua tinerețe, cu vigoarea celei dintâi. De modul în care se efectuează aceste lucrări de reparații depinde viața viitoare, iar echipajului nu-i este deloc indiferent cum sunt ele realizate și dacă sunt respectate cu strictețe elementele fixate de proiectant. Proiectant pe care-l întâlnesc într-unul din birourile administrației aplecat asupra unui maldăr de schițe împreună cu căpitan-comandorul DINU PAMPARĂU, comandanțul navei. Nici că se putea mai bine, deoarece domnul inginer VASILE GIUGLEA, proiectantul șef, aparține de Ship Design Group Ltd. Galați, prezența domniei sale în săntier nefiind zilnică.

Comandor Ioan DAMASCHIN

Continuare în pag. 4 ➔



☞ Urmare din pag. 3



Comandantul navei și proiectantul șef,
ing. Vasile Giuglea, analizând pe schițe locul de amplasare a
aparaturii în compartimente.

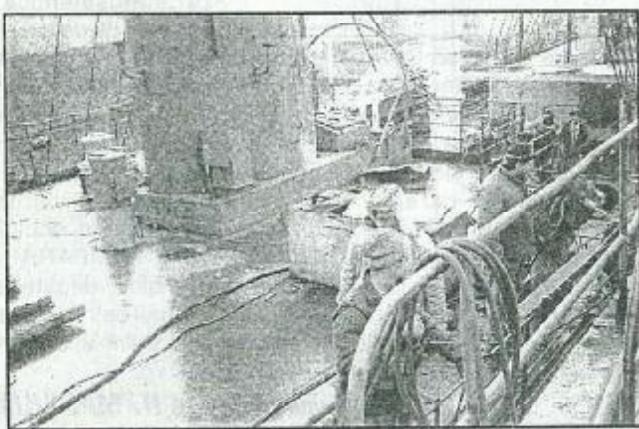
„Când va pluti „MIRCEA” din nou, cu toate pânzele sus ?”

Îi văzusem deja pe oameni la lucru, de la muncitor până la proiectant. Fără conventionalisme, după prezentările de rigoare, intru direct în subiect cu o întrebare care, în mod normal, ar fi trebuit să o pun în finalul documentării: „Când va pluti „MIRCEA”, din nou, cu toate pânzele sus ?” Răspuns: optimist (inginerul VASILE GIUGLEA) - „în vară”; pesimist (comandantul navei) - „în toamnă”.

Îmi vine în minte bancul cu pesimistul și optimistul. Pesimistul spune: „domile mai rău de atât nu se poate”. Optimistul, în replică: „ba, se poate”.

Trecând însă la lucruri foarte serioase, interlocutorii mei îmi argumentează temerile, opțiunile, speranțele. „Suntem de mai bine de 4 ani în şantier (octombrie '94) - ţine să precizeze comandantul - și, parcă nu-mi vine să cred că nu-l vom împlini și pe al cincilea”. „Dacă banii ar fi fost virați la timp, nava ieșea de mult din şantier” - se confesează domnul inginer GIUGLEA. Tranzită, bat-o vina !

Dialogul se derulează, natural, cu o altă întrebare: „În ce stadiu se află lucrările ?”. „Ne aflăm în fază de saturare a navei sau, cu alte cuvinte, de echipare cu aparatură”. „Modernizări ?” Observ în privirile comandantului o scădere de satisfacție. „Toate echipamentele sunt în curtea noastră (n.n. în magazii, cumpărate) și sunt de ultimă oră, unele



SANAB Brăila, 7 ianuarie 1999.

chiar în premieră națională”. „Tipul de stație de desalinizare a apelor, spre exemplu, nu mai este montat pe o altă navă românească. Are o capacitate de 12 m³ în 24 de ore - ţine să precizeze domnul inginer GIUGLEA. Echipamentele achiziționate sunt de ultimă oră. Avem unele probleme cu spațiile. Constructorul a proiectat spațiile pentru aparatul de acum 50-60 de ani, ori, acum, a fost introdus echipament suplimentar în aceeași spațiu. Acestea sunt de altfel și problemele cărora încercăm să le găsim soluții împreună cu comandanțul navei și doamna inginer, aici de fată, CHIRĂ DUMITRESCU, reprezentant din partea chantierului”.

Se vede luminăta de la capătul tunelului. Urmează farul din Sulina și cel din Constanța

Căpitan-comandorul DINU PAMPARĂU, un ofițer pe care-l cunoșteam încă de pe vremea când purta pe mânecă tresele de elev caporal și panglică la beretă, cu numele Institutului de Marină „MIRCEA CEL BĂTRÂN”, navigând la bordul navei prin Oceanul Atlantic, aflat la bord de aproape opt-sprezece ani este un adevarat profesionist, recunoscut pentrumeticulitatea și exigența cu care privesc fiecare amănunt. Se declară, fără rezerve, mulțumit de calitatea lucrărilor și de profesionalismul celor care și-au pus amprenta asupra reparațiilor efectuate, începând de la schimbarea de tabă în bordaj și până la înlocuirea niturilor. „Multe operațiuni, pentru şantier sunt în premieră, dat fiind faptul că aceasta este o navă neconvențională, unică. Spre exemplu, şantierul împreună cu oamenii bordului - ofițeri și maștri - vor trebui să rezolve problema echilibrării manevrelor fixe, stabilirea nivelului de tensiune în cabluri și multe alte probleme cu care nu s-au mai întâlnit”, precizează comandantul navei.

„Puteți fi convins că la această dată în ceea ce-l privesc pe „MIRCEA” noi vedem deja „luminăta de la capătul tunelului” - ţine să precizeze proiectantul șef, domnul inginer VASILE GIUGLEA. O.K. domnule inginer! Marinarii așteaptă ca „MIRCEA” să vadă cât mai curând farul din Sulina și apoi pe cel din Constanța.

Domnul inginer NECULAE BADIU, manager general adjunct, ne primește cu multă amabilitate în biroul său din pavilionul administrativ.

Uniforma de marină pe care o port îi reamintește că, în urmă cu 20 de ani, și domnia sa a făcut armata (T.R.) la marină, un argument în plus pentru a vorbi o limbă cunoscută. Discuția se cantonează, cum era și firesc, în perimetru punctilor și catargelor lui „MIRCEA”. Nu ne spune o nouătate, și exprimă regretul că nu s-a reușit aducerea navei în parametrii funcționali într-un timp foarte scurt, cauza nefiind lipsa profesioniștilor ci a ... banilor. Domnia sa este convins, totuși, că în vara aceasta nava va prinde un vânt favorabil în pânze și va porni întinerit spre Constanța pentru a-și continua menirea.

Un ultim motiv care ar fi putut întârzi finisarea reparațiilor navei, lemnul de tec, pentru punte, a fost adus recent din Olanda.

Am părăsit SANAB S.A. Brăila visând la plimbarea pe puntea lui „MIRCEA”, cu toate pânzele sus, în primul voiaj, de la Sulina la Constanța, întinerit miraculos, în acte de ... 60 de ani dar cu vigoarea de ... câțiva ani. Îi urăm acum, la început de an 1999, „La mulți ani MIRCEA” și vino cât mai repede acasă. Te așteaptă fiili tăi, marinarii, care te-au iubit și te iubesc, iar tu cu generozitate îi ai instruit făcându-i lupi de mare.



De-o vîrstă cu Dobrogea renăscută – 120 de ani de la înființarea DIVIZIEI 9 INFANTERIE „MĂRĂȘEȘTI”

*„Să fim la înălțimea glorioaselor tradiții
ale înaintașilor !“*

- Domnule general, în aceste momente de sărbătoare sufletească pentru ostașii Dobrogei – aniversarea a 120 de ani de la constituirea marii unități, vă rugăm să relevați semnificația evenimentului pentru oamenii ce-și servesc patria sub gloriosul drapel al Corpului 9 Armată „MĂRĂȘEȘTI”.

- În urma Războiului de Independență din anii 1877-1878 Dobrogea a revenit la patria mamă, România, lucru care a determinat guvernantii din acea perioadă să îrimite trupe pentru paza și securitatea teritoriului românesc dintră Dunăre și Marea Neagră.

Toate unitățile din Dobrogea au fost reunite și subordonate unei singure mari unități, care se va numi, în timp, Divizia 9 Infanterie „MĂRĂȘEȘTI”.

În cei 120 de ani de existență, acestă divizie a trecut prin numeroase reorganizări, unitățile și subunitățile sale având diferite garnizoane de reședință pe teritoriul Dobrogei și fiind comandate de 50 de generali sau ofițeri superiori.

Având în vedere istoria marii unități, dar mai ales glorioasele tradiții ce luptă ale înaintașilor noștri, acest eveniment se transformă într-o adeverătă sărbătoare.

Ceremonialul militar organizat de Corpul 9 Armată „MĂRĂȘEȘTI”, concomitent cu sfintirea Căpălei Militare cu hramul „Sfinții Împărați Constantin și Elena”, dovedește prețuirea pe care noi, cei de astăzi, o purtăm celor care au slujit, în timp, sub Drapelul de Luptă al Diviziei 9 Infanterie „MĂRĂȘEȘTI”.

- Cum onorează urmașii – ostenii de astăzi ai Corpului 9 Armată „MĂRĂȘEȘTI” – glorioasele fapte de arme ale înaintașilor; ce misiune principală are marea unitate și ce priorități se află la „orizontul” anului 1999 ?

- Mai întâi as vrea să precizez un lucru cert, probat de rezultatele obtinute de Corpul 9 Armată „MĂRĂȘEȘTI” în îndeplinirea pregăririi pentru luptă și anume că în comandamentul corpului, în marile unități și unitățile subordonate acestuia există un corp de cadre valoros, dispus la efort și la îndeplinirea misiunilor primite, în orice situații, chiar și în condițiile de austeroitate bugetară din ultima perioadă.

Corpul 9 Armată „MĂRĂȘEȘTI”, în cooperare cu Flota Maritimă, Flotila

Interviu cu
domnul
general de
brigadă
**CONSTANTIN
ZECA**,
comandantul
Corpului 9
Armată
„MĂRĂSEȘTI”

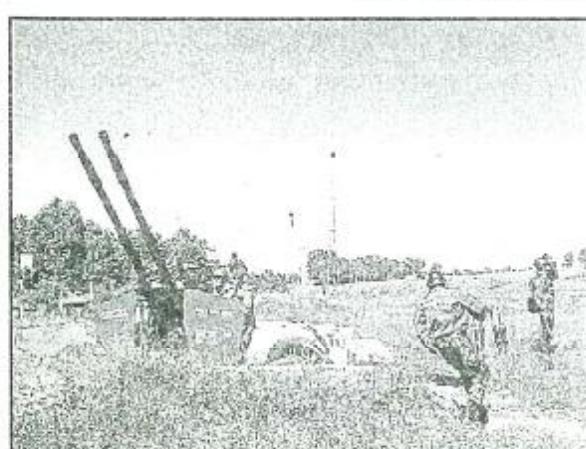


de Dunăre, aviația militară și celelalte componente ale Sistemului Național de Apărare desfășoară acțiuni militare pentru apărarea Dobrogei împotriva cricărei agresiuni armate.

Referitor la prioritățile noastre pentru anul 1999 aș menționa:

- ridicarea standardei de profesionalism al cadrilor și capacitatea de efort fizic și psihic a întregului personal;
- continuarea procesului de modernizare a pregăririi pentru luptă prin Locotenent-colonel **Costin CONSTANDACHE**

Continuare în pag. 6 ➔



MANIFESTĂRI DEDICATE EVENIMENTULUI

- În ziua de 14 februarie 1999, la ora 9.00, la Comandamentul Corpului 9 Armată „Mărăști” din Constanța, a început ceremonialul militar ce a inaugurat festivitățile dedicate împlinirii a 120 de ani de la înființarea Diviziei 9 Infanterie.
- În aceeași zi, la ora 10.00, s-a desfășurat ceremonialul de sfântire a Căpălei Militare, cu hramul „Sfinții Împărați Constantin și Elena” (construită în exclusivitate de personalul militar și civil al Corpului 9 Armată „Mărăști”), precum și dezvelirea unei plăci comemorative.
- Cu prilejul acestei mari sărbători a ostenilor Dobrogei, Studioul Cinematografic al Armatei a realizat, în regia colonelului Teodor Oprisan, filmul intitulat „Onor la poarta inimii”, inspirat de tradițiile, viața și munca militariilor Corpului 9 Armată „Mărăști”.
- Dedicat aceluiași eveniment este și volumul intitulat „Divizia 9 MĂRĂȘEȘTI. 1879-1999”, inspirat de glorioasa istorie a marii unități și semnat de comandor (r) Jipa Rotaru și locotenent-colonel Leonida Moise.



DECRETUL DE ÎNFIINȚARE AL DIVIZIEI 9 INFANTERIE

publicat în Monitorul Oficial al României din 27 februarie (11 martie) 1879

CAROL I,

Prin grația lui Dumnezeu și voința națională, Domn al Românilor
La toți de faci și viitor, sănătate.

Asupra raportului ministrului Nostru de Stat la departamentul de resbel cu No. 2,829,
Am decretat și decretăm:

Art. I. Trupele din Dobrogea formează uă divizie activă, cu un comandament separat.

Art. II. Generalul de brigadă Angelescu George, comandantul diviziei III militară teritorială, este numit comandant al diviziei active.

Generalul de brigadă Zefcari Alexandru, aflat în disponibilitate de la 5 August 1878, se chiamă în activitate și se numește comandant al diviziei III militară teritorială.

Ministrul Nostru de Stat la departamentul de resbel este însărcinat cu executarea acestui decret.

Dat în București, la 22 Februarie 1878.

CAROL I

Ministrul secretar de Stat la departamentul de resbel

N. Dabija

No. 373

N.R. În redarea Decretului s-a respectat ortografia originală a documentului.

Urmare din pag. 3

introducerea de metode și procedee noi în desfășurarea și în evaluarea acestaia, la nivelul standardelor internaționale;

- modernizarea și dezvoltarea bazei materiale, în special a poligoanelor și sălilor de specialitate, în limita bugetului alocat;

- căutarea celor mai bune soluții de menținere a unei capacitați de acțiune optimă, a marilor unități și unității din subordine;

- continuarea cooperării militare în cadrul Parteneriatului pentru Pace și pentru Îndeplinirea unor misiuni umanitare și de menținere a păcii.

- Vorbiți-ne despre oamenii din subordine, despre cei pe care-i considerați „creierul” și „coloana vertebrală” a Corpului 9 Armată „MĂRĂȘEȘTI”.

- Mi-ar face o deosebită placere dacă aș putea aminti numele tuturor subordonaților. Suntem o mare familie, unită prin capacitatea de a face față sarcinilor și misiunilor incredibile, și nu în orice mod, ci la cel mai ridicat nivel.

- Cunosc multe cadre foarte bine pregătite profesional. Altele au o mare capacitate de a lucra cu oamenii. Colaboraz foarte bine cu oamenii cărora le apreciez capacitatea de conducere.

De asemenea, apreciez la majoritatea comandanților priceperea de a motiva subordonanții în acțiune și capacitatea relațională a acestora, care îmbină, în mod constructiv, autoritatea instituțională cu cea personală.

- În sinteză, care a fost contribuția Corpului 9 Armată „Mărășești” la efortul general al Armatei, de integrare în NATO și structurile euroatlantice?

- Pornind de la conceptul de „interoperabilitate” trebuie amintit că ne aflăm în plin proces de reformă al sistemului militar. În derulare se află redimensionarea armatei, în paralel cu demararea procesului de reformă în cadrul sistemului de gestiune al resurselor umane. Un pas înainte spre acest obiectiv îl reprezintă perfeccionarea pregătirii ofițerilor în instituții de învățământ militar ale Alianței Euroatlantice.

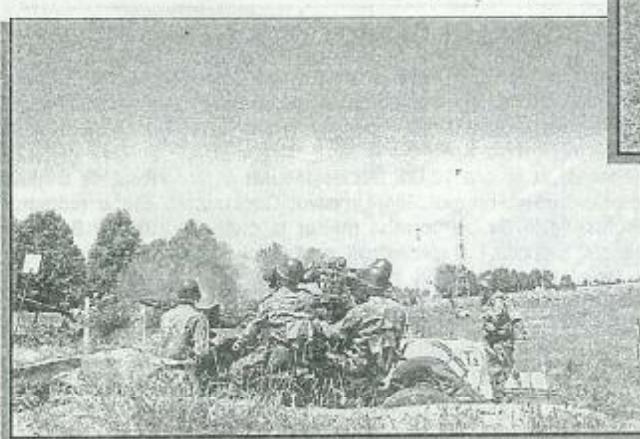
Astfel, în ultima perioadă, 12 ofițeri au urmat cursuri în străinătate (S.U.A., Germania, Franța).

- Militarii Corpului 9 Armată „Mărășești” au participat, cu

deosebit succese, la misiuni comune cu militari din țările membre NATO, în cadrul Parteneriatului pentru Pace. Exercițiile PIP s-au desfășurat atât pe teritoriul național cât și pe teritoriul altor state, militari noștri obținând calificative și aprecieri la superlativ.

- În cadrul programului MIL-TO-MIL, începând cu anul 1993, în cadrul schimbului de delegații militare româno-americane, Corpul 9 Armată „Mărășești” a fost implicat în peste 100 de misiuni la care au participat aproximativ 300 de ofițeri, subofițeri și militari angajați pe bază de contract.

- Ce le urăți, la moment de mare sărbătoare, cămarazilor dumneavoastră, veteranilor Corpului și tinerilor aflați astăzi sub arme în marea unitate pe care o conduceți?



- Fericitul moment, ocasionat de împlinirea a 120 de ani de la semnarea actului de înființare al Diviziei 9 Infanterie „Mărășești”, îmi permite să adresez cămarazilor felicitările mele sincere pentru efortul și dăruirea cu care participă la îndeplinirea sarcinilor și misiunilor incredibile, veteranilor Corpului le adresez mulțumirile și recunoștința noastră, iar tinerilor militari le doresc să-și facă un titlu de oncăre din faptul că se instruiesc în cadrul Corpului 9 Armată „Mărășești”.

Tuturor celor care au sărbătorit alături de noi acest eveniment, inclusiv redactorilor revistei „MARINA ROMÂNĂ”, le urez multă sănătate, mulți ani fericiti și numai împliniri!

PRINCIPALELE MOMENTE DIN ISTORIA DIVIZIEI 9 INFANTERIE

• După revenirea provinciei Dobrogea la România, în toamna anului 1878, s-a hotărât trimiterea de trupe pentru a se asigura paza și securitatea teritoriului românesc dintr-o Dunăre și Mare.

Toate unitățile militare din Dobrogea au fost subordonate unei singure mari unități, denumită „Divizia Activă Dobrogea”, înființată la 22 februarie 1879.

• Divizia dobrogăneană a fost trecută în revistă, pentru prima dată, de principalele Carol I, la sfârșitul lunii octombrie 1879.

• Până la declanșarea primului război mondial au avut loc o serie de reorganizări și transformări în cadrul diviziei. Astfel au fost înființate Regimentul 33 Infanterie Tulcea (1868), Regimentul 34 Infanterie Constanța (1894), Regimentul 9 Călărași (1897), Regimentul 9 Vârători (1903), Regimentul 13 Artilerie (1907) și Regimentul 18 Artilerie (1909).

• Trupele dobrogănești au participat în anul 1895 la inaugurarea podului de la Cernavodă unde au prezentat onorul militar membrilor Casei Regale și oficialităților prezente la acest eveniment.

• În anul 1903, printr-un ordin al Mînistrului de Război, divizia dobrogăneană a primit denumirea de „Divizia 9 Infanterie Constanța” și a fost subordonată Corpului 2 Armătă. În primul deceniu al secolului XX divizia a devenit o mare unitate de arme întrunite, capabilă, prin structura sa organizatorică, să ducă acțiuni de luptă pe cont propriu.

• Divizia 9 Infanterie a luat parte la al doilea război balcanic,

precum și la cele două conflacții mondiale. Divizia dintr-o Dunăre și Mare a înscris pagini de jertfă și eroism, dintre care amintim: Siliстра (1913), Turcia (1916), pe Argeș (1916), la Mărășești (1917), Bălți (1919), Stalingrad (1942), pe râul Cir (1942), București (1944), Sângereorgiu – Oarba de Mureș (1944), Carei (1944), Banska Bystrica (1945) etc.

În perioada postbelică structura Diviziei dobrogănești s-a modificat în desă rânduri. La baza acestor schimbări a stat ideea perfecționării în raport cu realitățile pe plan mondial și în concordanță cu posibilitățile socio-economice și situația politică a țării noastre la vremea respectivă.

• Conform ordinului Ministerului Forțelor Armate, la 10 august 1957, Divizia 9 Infanterie a primit denumirea „Mărășești”. Drapelul de luptă i-a fost acordat la Mărășești, într-un cadru festiv, cu ocazia sărbătorii a 40 de ani de la memorabila bătălie din aceeași localitate.

În cadrul procesului de restructurare și modernizare a Armatei Române, începând cu 1 martie 1994, divizia a fost transformată, treptat, în Corpul 9 Armătă „Mărășești”.

Profesor Costin SCURTU



LA ORA ASTRALĂ A MĂRĂŞEŞTIULUI

La 24 iulie/6 august 1917, cupăc pregătire de artillerie de aproximativ opt ore, a început ofensiva germană pe direcția Mărășești. Trei divizii din Corpul 1 rezervă german au atacat Divizia 34 rusă, care, după o palidă rezistență, a început retragerea, permitând inamicului să pătrundă 3-10 km în adâncimea apărării.

Divizia 9 Infanterie, la declanșarea bătăliei, avea în compunere Brigada 17 Infanterie, formată din Regimentul 34 și Regimentul 40 Infanterie, Brigada 18 Infanterie, cu Regimentul 35 și Regimentul 36 Infanterie, Brigada 9 Artilerie cu Regimentul 13 și Regimentul 18 Artilerie și Regimentul 9 Vârători.

Împreună cu Divizia 5 Infanterie, această mare unitate făcea parte din Corpul 6 Armătă, comandant fiind eroul de la Oituz, generalul Eremia Grigorescu.

În noaptea de 26/27 iulie – 8/9 august 1917 Divizia 9 Infanterie a înlocuit trupele ruse, de pe malul nordic al văii Sușitei, având în stânga sa flancul drept al Diviziei 5 Infanterie.

Unitățile germane sprinjinte de artillerie au atacat în mai multe rânduri înile ce apărare ale Regimentelor 34 și 36 Infanterie fără a reuși să le străpungă, deoarece la flancuri există pericolul spargerii frontului.

În aceste clipe dramatice, batalionul comandat de maiorul Gheorghe Mihail, din Regimentul 34 Infanterie, a rezistat eroic în apărare, până la intrarea în luptă a eșalonului de rezervă, când a pornit și el la contraatac, în urma căruia a luat 63 prizonieri și o importanță cantitativă de material de război.

Cele trei zile de luptă continuă, la care au participat ostașii Diviziei 9 Infanterie, putem aprecia că au însemnat și un important succes psihologic, dovedindu-se astfel că în pofta unei superiorități evidente a inamicului trupele române pot rezista.

Aceste lupte au însemnat și un imens sacrificiu din partea bravilor ostași dobrogăni. Astfel, Regimentul 34 Infanterie a mai rămas doar cu 40 ofițeri și 200 soldați din 3.000 de luptători, iar din Regimentul 36 Infanterie s-a mai putut constitui o singură companie.

Între 30 iulie – 3 august, pe frontul Diviziei 9 Infanterie s-au dus acțiuni locale, toate încercările inamicului de a avansa fiind sortite eșecului.

Momentul culminant al bătăliei s-a consumat în ziua de 6 august 1917, când, în urma unei puternice pregătiri de artillerie, inamicul a trecut la atac, valuri după valuri, rândurile acestuia fiind secerate de locul infanteriei și artieriei. Inamicul a reușit să ajungă totuși în transeele noastre. Lupta s-a dat la baionetă și grenade, cu o înverșunare deosebită, la sud de Ville Negropante – gara Mărășești.

Dărâneria și eroismul soldaților dobrogăni au obligat inamicul în cele din urmă să se opreasă definitiv.

Faptele de la Mărășești au reprezentat, prin amplitudinea și importanța acțiunilor desfășurate, cea mai strălucitoare izbândă a armatei române din întreaga campanie a Războiului de Întregire.

Pentru ca urmașii glorioasei divizii dobrogănești să-și amintească permanent de cel care în vara fierbinte a anului 1917 au dovedit cele mai înalte virtuțile ale ostașului român, cu ocazia sărbătoririi a 40 de ani de la mareea izbândă din Moldova, Divizia 9 Infanterie i-a acordat onorantul iliu „MĂRĂŞEŞTI”.

Locotenent-colonel Leonida MOISE



*Pe aici nu se trece!
(ulei pe pânză,
de Petre Dumitrescu jr.)*

Ostenii Dobrogei de aur

De douăzeci de veacuri
Rapsozii și poetii
Au cînat Dobrogea;
De la nemuritorul Ovidius
Până azi, slăvit-au ei
Pridvorul României,
Pământul țării
Cei dintâi sărutat,
La fiecare răsărit,
De stântul soare –
Pământul dintr-o Dunăre și Mare:
Dobrogea de Aur
L-au numit poetii.
Cântându-l înțărurile,
Câmpile și vechii munci
și mirifica-i Delta.
Cântându-i, mai presus,
Oamenii hamici
Să intre ei, ostenii,
Glorioasa-l STRAJĂ,
Aureolată de gloria
Pururi nemuritoare
A MĂRĂŞEŞTIULUI.

C.Dobrogeanu

„VEDEȚIȘTII” LA ANIVERSARE 35 de ani de încercări și reușite



9 mai 1996. Comandanțul Brigăzii 29 Vedete Torpiloare, comandor Constantin Nasua, primind Drapelul de Luptă

Natura misiunilor incredințate, spectaculozitatea și derularea rapidă a acestora, asprimea vieții de la bord și imperativul luării decizilor adecvate într-un timp foarte scurt sunt particularități care fac din unitățile de vedete adevarate școli ale împlinirii profesionale, temerității și camaraderiei.

Este cunoscut faptul că pentru Marina Militară a României perioada postbelică a fost mai puțin fastă deoarece principalele clase de nave - distrugătoarele, canonierele, torpiloarele - care înscriaseră pagini de glorie în luptă pe mare, fuseseră casate la sfârșitul anilor '50. Reconsiderarea necesităților de apărare din direcția mării a determinat factorii de decizie în domeniu, la începutul anilor '60, să inițieze crearea și dezvoltarea unei forțe de atac în care puterea de lovire să fie combinată cu viteza - elemente esențiale pentru obținerea succesului în luptă pe mare.

Aceste considerente au stat la baza înființării, la 15 ianuarie 1964, prin ordinul ministrului Forțelor Armate nr.C.L. 002 din 4 ianuarie 1964, a Brigăzii 29 Vedete, care avea în compunere comandamentul brigăzii, un divizion vedete purtătoare de rachete, un divizion vedete torpiloare și unitățile anexă. Drapelul de Luptă, primit pe 16 august 1964, a călăuzit instruirea și desăvârșirea pregătirii zecilor de promoții de cadre militare și

contingente de militari în termen.

Necesitatea creșterii capacitatii de apărare și a mărrii forței de atac au determinat dezvoltarea continuă a marii unități. Astfel, la 1 noiembrie 1964 s-a înființat un batalion de deservire tehnică-materiale și un atelier de reparații nave și tehnică, iar pe 24 septembrie, anul următor, divizionul de vedete și-a întărit forțele cu o vedetă purtătoare de rachete și un divizion de nave auxiliare.

Renunțându-se la varianta costisitoare a desfășurării misiunilor de foc în raionul special amenajat la Sevastopol, pe 7 iunie 1968 s-a executat prima lansare de rachete la litoralul românesc. La începutul anilor '70, în compunerea brigăzii au intrat vedete torpiloare pe aripă portantă. S-au înființat astfel două divizioane de vedete torpiloare pe aripă portantă, primul la 30 octombrie 1974 și al doilea la 30 iunie 1982, iar odată cu dezvoltarea Săntierului Naval Militar Mangalia a început construirea vedetelor torpiloare cu 4 tuburi lansatorpilă, prima navă de acest tip – NĂLUCA – intrând în dotarea divizionului de vedete torpiloare pe 30 aprilie 1979. Derularea acestui proiect a condus la înființarea unui divizion de vedete torpiloare cu 4 tuburi, la 1 iunie 1983, iar pentru asigurarea unei aprovisionări ritmice și sporirea facilităților pentru reparații s-a înființat Baza de Reparații și Aprovizionare, pe 30 martie 1983.

În baza contractelor încheiate înainte de anul 1989 cu fosta URSS s-au achiziționat 3 nave purtătoare de rachete, iar în anul 1992 în structura marii unități a intrat și divizionul de vedete purtătoare de rachete.

Ca urmare a aplicării programului de restrucțurare a Marinei Militare, în luna octombrie 1994 marea unitate a primit denumirea „Brigada 29 Vedete Torpiloare”, având în compunere comandamentul brigăzii, două divizoane de vedete torpiloare cu 4 tuburi și două divizoane de vedete torpiloare pe aripă portantă. Celelalte unități și subunități din compunerea Brigăzii 29 Vedete au trecut în subordinea altor eșaloane sau au constituit nucleul unor noi mari unități.

Înmânarea noului Drapel de Luptă, pe 9 mai 1996, s-a făcut în condițiile austerației bugetare, amplificate de la an la an, care a determinat, printre altele, reducerea numărului misiunilor de foc și a lansărilor reale de torpile. S-a reușit, totuși, cu eforturi deosebite, derularea cursivă a planului pregătirii pentru luptă și obținerea constantă de calificative superioare. La aceste rezultate s-au adăugat prestațiile competente ale navelor și echipajelor marii unități în cadrul aplicațiilor și exercițiilor PfP, alături de nave din flotele NATO sau partenerie.

Accelerarea procesului de reformă din Armată a determinat desființarea unui divizion de vedete torpiloare pe aripă



„Îndrăzneții înving!”

Această deviză, care poate fi și un temerar principiu de viață, i-a călăuzit pe marinarii militari ai Brigăzii 29 Vedete Torpiloare care au reușit să contureze deja, de-a lungul celor 35 de ani, o tradiție.

Ziua de 15 ianuarie 1998 s-a alăturat semnului acestei aniversări, emoția momentului ridicările Pavilionului și a Marelui Pavoaz încercându-i pe toți cei prezenți - personalul actual al marii unități, foști „vedetisti”, conducerea Marinei Militare, reprezentanți ai administrației locale, ziariști.

După argumentarea manifestării și a urărilor de bun-venit exprimate de comandantul marii unități, comandorul Constantin Nasuia, locuitorul șefului Statului Major al Marinei Militare, contraamiral Cornelius Rudencu, a prezentat Ordinul de Zi al secretarului de stat și șef al Statului Major General, emis cu această ocazie, în care se evidențiază faptul că „unitățile Brigăzii 29 Vedete Torpiloare, în actuala organizare și cu o pregătire temeinică sunt apte să îndeplinească toate misiunile, în orice condiții de timp, anotimp și stare a vremii, continuând tradițiile dobândite, prin seriozitate și profesionalism în cadrul Flotei Maritime”.

O importantă perioadă din existența marii unități a fost evocată de comandorul (r) Mihail Marinescu care a dat și o soluție pentru depășirea greutăților de atunci și, mai ales, de



astăzi: „Spiritul de echipă, vorba și umărul de sprijin al camaradului ne-au ajutat să mergem înainte”. Din păcate, numai bunele intenții, nesușinute și din punct de vedere material, nu sunt suficiente.

Preocupările pentru starea de operativitate a unităților nu aparțin numai militarilor. Confirmă acest lucru viceprimarul municipiului Mangalia, Lucian Vișă: „Cu cât dumneavoastră sunteți mai pregătiți, cu atât suntem noi mai liniștiți în oraș”.

Convingerea că se va reuși depășirea greutăților momentului a fost exprimată, în finalul manifestării, de către șeful Statului Major al Marinei Militare, viceamiral Traian Atanasiu, care a subliniat din nou importanța acestei mari unități: „A fost și rămâne o școală a încercărilor și reușitelor. Aici s-au desfășurat unele dintre cele mai spectaculoase misiuni ale Marinei Militare”.

După defilarea efectivelor am fost oaspeții căpitan-comandorului Aurel Popa, comandant de divizion, care a ținut să particularizeze statutul de „vedetist”, evidențind calitățile acestuia. Și aici, ca în multe alte unități ale Marinei Militare „oamenii suplinesc, prin pricerarea lor, dotarea tehnică rămasă mult în urmă”.

O notă maximă pentru echipa formată din căpitan-comandorul Costel Vlase, locotenent-comandorii Iulian Bogăsiu, Gelu Sima, Costel Dorobanțu, căpitanii Georgeta Liră, Luigi Barcan și sublocotenentul Gheorghe Cîmpan, care s-a ocupat de organizarea ireproșabilă a tuturor activităților dedicate aniversării celor 35 de ani de la înființarea marii unități, iar tuturor celor care și-au defășurat sau își desfășoară activitatea aici le dorim o viață frumoasă și o mare liniștită! La mulți ani!

Căpitan Costel SUSANU

portantă, în toamna anului 1998, în prezent rămânând în dotare o singură unitate de acest tip.

Onoarea de a se afla la comanda acestei importante mari unități a Marinei Militare au avut-o, în ordine cronologică: căpitan de rangul I Nicolae Radu (1964-1979), contraamiral Ion Bolan (1979-1981), căpitan de rangul I Mihail Marinescu (1981-1990), contraamiral Petru Anghel (1990), contraamiral Valentin Gheorghiu (1990-1995). Începând cu 23 noiembrie 1995, comandant al brigăzii este comandorul Constantin Nasuia, un „vedetist” cu 22 de ani vechime în unitate.

Comandor Ioan DAMASCHIN





CLIPA DE GRATIE A COMANDANTULUI

O analiză rapidă și calmă, un ordin concis – validat aproape instantaneu și implacabil de realitate: manevră potrivită sau...

O hotărâre fermă, o comandă promptă și nava trece... sau nu, de primejdia fatală ce-o amenință sub forma valului uriaș de furtună venit din travers, ori a coliziunii, ori a incendiului... Momentul acesta al deciziei, al hotărârii, al enunțării ordinului către echipaj, revenind destul de frecvent în viața marinarului, l-am numit CLIPA DE GRATIE A COMANDANTULUI. Iar noi vom încerca – așa cum am promis cititorilor, la inaugurarea rubricii – să descifrăm, asaltând „bariera” discreției și modestiei, altfel redutabilă și specifică



marinarilor, să relevăm această „fațetă” subtilă dar covârșitoare a exercițiului „la vârf” a acțuii de comandă al unei nave maritime sau fluviale. Invitatul nostru de

astăzi este căpitan-comandorul *Emil FAROGA*, comandantul puiorului de mine „Viceamiral CONSTANTIN BĂLESCU” (274).

SINGUR ÎN FAȚA DESTINULUI ...

„Asemenea tuturor colegilor – ne spune interlocutorul - care au îmbrățișat profesia de marină și i-au urcat, firesc, treptele, până la cea mai onorată – puntea de comandă a navei – mi-a fost dat și mie, ca și lor, să trăiesc momentele deosebite, pe care dumneavoastră le numiți, poate ușor poetizat – clipa de grătie a comandantului. Momente de încordare deosebită, ce preced DECIZIA, HOTĂRÂREA comandantului în situații diferite, create, de multe ori imprevizibil, de mare și împrejurările vieții pe mare. Ele, aceste momente, trec, poate – explicabil prin specificul profesiei noastre – din sfera exceptionalului în ceea ce a firescului. Așa cum tot atât de firesc este să le rezimti „grăutatea specifică”, ce te obligă să-ți mobilizezi, într-un bărem de timp limitat uneori, de ordinul minutelor sau secundelor, toate resursele, cunoștințele, atenția și, apoi, să traversezi - „post factum” - stresul de rigoare.

De la o simplă manevră de acostare și până la comenzi date pe o furtună de gradul 8, de această putere de concentrare a resurselor tale intelectuale și fizice depinde siguranța navei și viața camenilor echipajului.

Pcate că prima dată când am conștientizat perfect această realitate, enormă răspundere de a hotărî soarta oamenilor și navei, și mai ales deplina solitudine a comandantului în fața destinului și conștiinței sale, a fost, cu ani în urmă. Într-o situație, departe de a fi exceptională, ci mai degrabă destul de obișnuită pentru marinari. Eram tot pe „274”, într-o noapte mohorâtă de noiembrie; fusesem „navă de gardă” și ne întorceam din misiune, spre bază – portul Constanța. Furtuna se dezălnuiște cu forță, cum e așa de frecvent în această lună a anului.

Era o situație prin care trecusem de atâtea ori ca și mulți dintre oamenii echipajului. Pe măsură ce ne apropiam de

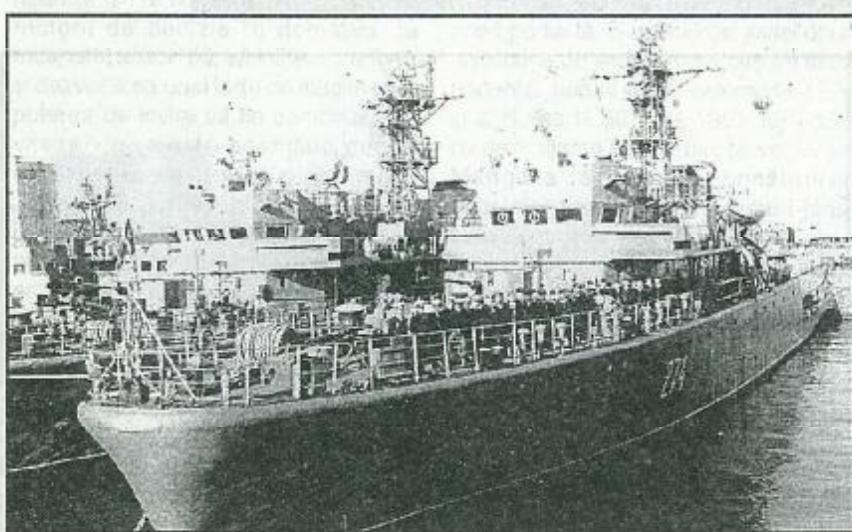
port, scuturiți binișor de valuri, pe radar începeau să apară, mereu, noi ținte – alte nave ce se deplasau sau înfruntau furtuna înținând la capă. Desigur, trebuie manevrat cu atenție, înținând seama și de direcția valurilor, astfel ca să evităm să le avem din travers, ceea ce ar fi amenințat nava cu răsturnarea; precum și de drumul și poziția celorlalte nave, spre a preveni posibilitatea coliziunii. Deci, o situație cu nimic exceptională, dar serioasă, desigur, care reclama atenție maximă și manevră precisă, altfel riscurile ar fi devenit majore. Am ieșit din comandă, am făcut - ca să fiu căt mai sigur - un realement și, udat zdravăn, am revenit să dau ordinele necesare...

Atunci m-au frapat privirile oamenilor din comandă, atenția și îngrijorarea, mai mult sau mai puțin disimulată, cu care-mi scrutau față, străduindu-se parcă să citească din expresia chipului meu căt de gravă este situația. O clipă de liniste spartă doar de zgombotul valurilor ce izbeau bordajul făcând nava să ia benzi ample... Deși situația era destul de serioasă, premeditat, am zâmbit. Am simțit cum camarazi mei de bord se desfășoară brusc, devin siguri și așteaptă cu calm și încredere comenziile care au și urmat și la scurt timp intram, făcând „slalom” printre alte nave și „pendulând” binișor, la adăpost.

Dar clipa aceea, în care toți mă priveau cu aerul că știu bine că de următoarea comandă pot să depindă chiar viețile lor, iar eu eram singur cu propria îngrijorare pe care n-aveam dreptul să o împărtășesc atunci nimănui, n-o voi uita.

Așadar, eram singur, responsabil în fața propriei conștiințe, în fața deciziei ce trebuia luate și în fața lui Dumnezeu!

**Locotenent-colonel
Costin CONSTANDACHE**



„PAZNIC” DE PORT

Vremea mohorâtă în nuanțe cenușii a unei zile de ianuarie, norii joși și intunecați care parcă au pus stăpânire pe valea portului – nimic din toate acestea nu poate estompa impresia de activitate, de prezență umană permanentă, de furnicar, de organism care trăiește după propriile sale legi. Acesta este portul, ca orice port din lumea noastră. Impresia nu este rezultatul unor imagini, al unor secvențe în mișcare care să agreseze retina sau timpanul reporterului trecător prin port. Senzația își este creată – subtil, parcă – de mișcarea lentă a unei macarale gigantice, de provă unei nave care își apare brusc de după o magazie și, lucru ciudat, chiar și de „muntii” de minereu și benzile transportoare aflate în nemîșcare.

Privesc, din goana mașinii, navele trase în diferite dane și mă întreb dacă ele au aceeași semnificație și pentru oamenii subunității de la postul de observare și radă Dig Constanța, aparținând Brigăzii Radioelectrone.



Observare „Callatis”, locul spre care mă îndrept. Odată ajuns la acest hotar dintre mare și port, dintre natură și construcții ridicate de om, aveam să aflu că tocmai ele, navele, reprezentă – pe lângă una din misiunile principale ale postului – permanenta nouitate, punctul de hotar între vis și realitate pentru oamenii care lucrează aici. Documentarea pe care o fac acum ține de un mai vechi proiect gazetăresc – care poate nu se va împlini niciodată în totalitate așa cum se întâmplă cu multe din dorințele noastre, fie ele și profesionale – acela de a scrie despre aceste mici subunități răspândite pe întreg litoralul nostru potrivit misiunilor lor. Anonimatul și lipsa lor de importanță este aparentă pentru că, în fapt, ele sunt „ochii și urechile” Marinei Militare.

Misiunile subunității de la „Dig Constanța”, cum este

cunoscută, sunt numeroase și ele includ de la descoperirea la distanță maximă a ţintelor navale și aeriene la descoperirea siajelor de torpile și a obiectelor plutitoare neidentificate și chiar a delfinilor (nu este o glumă, ci e vorba de o colaborare serioasă cu Institutul de Cercetări Marine pe baza unor fișe de observație în toată regula).

După cum ne spune maistrul militar principal **Vasile STEFAN**, comandantul subunității, una din activitățile importante este observarea vizuală non-stop, identificarea și raportarea tuturor intrărilor și ieșirilor navelor din port. „Nu e loc de plăcere să și tot timpul vezi ceva nou”, completează interlocutorul nostru. Să nu credeți că personalul de aici se lasă furat de siajul navelor văzute prin lentilele înșelătoare ale binoclu lui, plecând spre destinații mai mult sau mai puțin exotice. Importanța misiunii lor nu lasă loc erorilor.

Aici lucrează în turne maiștri militari, militari angajați pe bază de contract, militari cu termen redus și militari în termen. Dincolo de această împărțire pe categorii de personal militar ei reprezintă o familie. „Aici totul este deschis – îmi mărturisește comandantul – de la valize până la dulapul cu alimente, nu există lacătu. A durat doi ani până am ajuns la această stare de încredere, dar a meritat”. Notează în fugă câteva nume: fruntașul Daniel Mihai, soldatul Marius Tencu, soldații cu termen redus Marian Matei, Diciu Sarica, sergentul angajat Sorin Enache sau soldatul Viorel Constantin, bucătar. (Bucătar e un mod de exprimare, pentru că aici toți știu să

De veghe la poarta maritimă a țării

facă de toate. Nu poți chesa comandantul de acasă pentru că nu știi să pornești grupul electrogen). Am observat și placerea și bucuria nedismulată a soldaților cu termen redus de a-și satisface stagiu militar aici. Subunitatea trebuie să primească doar și au venit patru. Asta spune ceva.

De altfel, locul are ceva aparte, nu doar pentru redactorul venit în documentare. E dat, poate, de relativă izolare, de asprimea naturii sau de micuța scară în spirală a „Farului roșu” pe care am urcat-o împreună cu bătrânul Ilie Brate, paznicul farului, cel care privește marea și portul prin ferestrele în formă de hublouri ale cămărușei sale de sus și care mi-a și sugerat, într-un fel, mărturisesc, titlul reportajului. Sau poate de copacul sădit cu mai bine de două decenii în urmă de comandantul postului și care se încăpătănează să crească pe o limbă înșelătoare de pământ la marginea digului, ancorat cu un odgon de sărmă să nu-l smulgă marea și vânturile. În rest, căte nu se întâmplă la gura portului! Semnalări de incendiu pe nave din radă, ieșiri frauduloase, salvarea unei barje cu motoarele căzute de la coliziunea cu un vas cipriot pe senalul navigabil – o întreagă lume, tot atâta episoade în care subunitatea și-a avut rolul său. Recent, soldatul Valentin Vlad, fiind în postul de observare, a surprins o navă sub pavilion unguresc care fotografiava subunitatea. Vigilenta i-a fost recompensată cu o permisie.

Bogdan DINU

Continuare în pag. 16 ➔

OAMENII BĂTRÂNULDI FLUVIU



**Interviu cu
domnul
comandor
IOAN
ŞUTEU,
comandantul
Brigăzii 27
Fluviale
Tulcea**

,„PREFECTURA FLUVIALĂ“ O IDEE INTERESANTĂ SUGERATĂ DE REALITATEA CONCRETĂ

- Domnule comandor IOAN ŞUTEU, în calitatea dumneavoastră de comandant al Brigăzii 27 Fluviale din Tulcea, vă rugăm, acum, la început de an (interviul a fost realizat în luna ianuarie – n.n.) să vă referiți la câteva dintre obiectivele principale ce „jalonează”, în 1999, activitatea oamenilor brigăzii.

- Misiunea esențială ce ne revine – după cum se stie – este apărarea Dunării, Deltai și gurilor Dunării și misiunii încredințate îi dedicăm întreaga muncă și eforturile noastre. Spațul în care acționăm este deosebit de complex, el reprezentând o îmbinare a mediilor uscați și maritim lagunar, foarte schimbător, aflat într-o dinamică naturală ce ne determină – spre a fi la înălțimea misiunii ce ne revine – la o continuă și foarte bună cunoaștere a terenului. Ca specific, suntem, aşadar, într-un permanent dialog cu natura, cu atât mai mult cu căt în zona noastră există, cum se stie, Rezervația Deltei Dunării, cu restricțiile presupuse de aceasta, fapt ce sporește complexitatea activității Brigăzii ce trebuie să armonizeze activitatea sa cu legislația de protecție a mediului.

În acest cadru, sumar schițat, Brigada 27

Fluvială va continua, și în acest an, să-și perfeccioneze structura, astfel încât ea să fie perfect adaptată la concepția de ansamblu a strategiei Marinei Militare.

Vom utiliza aceleși tipuri de nave aflate în compunerea Brigăzii – purtătoare de artilerie și nave de dragaj – strădania noastră fiind aceea de a le pune în valoare, căt mai bine, calitățile. Un obiectiv important al acestui an (cuprins în propunerile înaintate conducerii Flotilei) îl reprezintă, de asemenea, modernizarea și sporirea gradului de eficiență al Batalionului de infanterie marină (unitate unicată prin specific, în cadrul Armatei Române), aflat în subordine,

astfel încât el să devină o forță de valoare care să-și îndepărtească, cu succes, misiunile în cadrul Forței de Reacție Rapidă, în care a fost cooptat. În acest sens, propunerile înaintate eșalonului superior vizează îmbunătățiri de structură, tehnică și dotare care să-i confere un grad superior de mobilitate, de acțiune nu numai în cadrul brigăzii ci și independent, în diferite situații, presupuse de misiunile de apărare a Dunării, Deltai, litoralului și zonelor portuare.

- Știm că la Tulcea există o foarte bună colaborare a Marinei Militare cu autoritățile locale, o implicare notabilă a marinilor militari în viața socială și spirituală a orașului. Cum va evoluă acesta în 1999?

- Într-adevăr, aceasta este o realitate pe care considerăm de datoria noastră să o consolidăm. Rămânând în această sferă doresc să mă refer însă la o idee (inaintată și ea ca propunere la eșalonul superior) născută din analiza atentă a realității ce relevă necesitatea concertării forțelor aflate în zonă (marină militară, grăniceri, căpitanile portuare, poliție, jandarmi, poliție ecologică etc.). Aceasta nu numai pentru o eventuală trecere căt mai rapidă și organizată de la starea de pace la oea de război, ci și în cazul unei stări de criză provocată de calamități naturale (unele previzibile în zona noastră complexă ca specific geografic – inundații, blocarea fluviului cu zăpode de gheăță etc.) căt și de alte cauze – poluarea fluviului, accidente navale etc. În acest sens, propunerea noastră vizează elaborarea, din timp, a unor planuri de acțiuni clare, concrete, care să concentreze forțele disponibile, sporindu-le considerabil eficiența intervenției la nevoie. Propunem, deci, înființarea a ceea ce s-ar putea numi „Prefectură fluvială” (cu forțele existente, fără crearea unor structuri birocratice), condusă de forțele Marinei Militare din județul Tulcea (fapt presupus de mijloacele de care dispune) și care să pună la dispoziția autorității civile locale – Prefecturii – acest „instrument” pregătit oricând, la nevoie, să acționeze rapid, eficient, organizat, fără improvizări ce pot fi plăsite scump în asemenea cazuri. Ca militari ai Armatei Române, ce considerăm că responsabilitățile și îndatoririle lor față de obiectiv în care trăiesc se prelungesc și dincolo de cele strict profesionale, sperăm ca această propunere – dacă factorii responsabili decid – să fie agreată.

**Locotenent-colonel
Costin CONSTANDACHE**





PROFEȚIUNEA MEA - ȘTIINȚA

Contraamiral prof. univ. dr. ANATOLIE ZEMBA

Apriori este cunoscut faptul că în conștiința noastră dăinuie, în tot cursul vieții, imaginea dascăllilor, a celor oameni care, pe diferite trepte ale devenirii noastre, sociale și profesionale, au o contribuție mai mare sau mai mică, dar care, în mod indubitat, își pune amprenta asupra acestora.

Ofițerii de marină aflați astăzi în diferite funcții de conducere, comandanți ori ofițeri de stat major, care au urmat cursurile Academiei de Înalte Studii Militare din București, păstrează, fără îndoială, amintirea uneia dintre profesorii a cărui personalitate și-a pus amprenta asupra evoluției lor - contraamiral prof. univ. dr. ANATOLIE ZEMBA.

S-a născut la 2 mai 1941 în localitatea Albineț, județul Bălți din Basarabia. Era la puțin timp de când Basarabia se afla sub ocupație sovietică, perioadă când însă datina creștească a botezului era considerată un delict pasibil de aspre sancțiuni.

După recucerirea Basarabiei, în anul 1943 familia s-a retras la Galați. Aici a urmat cursurile școlare, inclusiv pe cele ale Liceului de Marină, în perioada 1955-1959.

În anul 1963 a absolvit, printre primii în promoție, Școala Militară Superioară de Marină din Constanța, fiind numit comandant de vedetă dragoare la marea unitate fluviulă din Tulcea. Până în anul 1972 a îndeplinit funcții de comandant secție și comandant grup nave dragoare.

Între anii 1972-1974 a urmat cursurile Academiei Militare Generale, iar după absolvire, lângă un an, a îndeplinit funcția de șef de stat major al unității vedete dragoare din Giurgiu.

În următoarea perioadă a carierei, între anii 1975-1995, cea mai consistentă, de altfel, în realizări profesionale, a îndeplinit diferite funcții la catedra de Tactică a Marinei, din Academia de Înalte Studii Militare, unde a urcat treptele ierarhice în învățământ, de la cea de lector până la cea de profesor și și-a desfășurat activitatea didactică și apărătoră caracteristică pentru autoperfecționare și au găsit un „câmp de desfășurare” propice, acestea materializându-se în elaborarea a numeroase lucrări și cursuri atât de necesare pregătirii ofițerilor studenți ai Academiei Militare Generale.

Era perioada când se punea în mod imperios problema promovării cu îndrăneală a găndirii militare navale românești și detasarea de clisările complet străine împrumutate sau impuse de școală sovietică, de după anii '50.

Cel puțin douăzeci de promovări de absolvenți ai Academiei de Înalte Studii Militare și ai cursurilor postacademice sunt unanimi în a recunoaște faptul că domnul contraamiral prof. univ. dr. ANATOLIE ZEMBA are o contribuție importantă la reorientarea învățământului operativ și tactic de marină printr-o serie de lucrări și cursuri elaborate.

Dintre acestea se detasează cele care tratează teme cum ar fi: acțiunile forțelor fluviale, a navelor antisubmarin, cursul de marină pentru Colegiul Național de Apărare.

O activitate prolifică a avut-o în domeniul publicistic cu numeroase articole publicate în revistele tehnico-științifice militare, în anul 1988 fiind coautor la lucrarea „Confruntări Navale” împreună cu alți doi foști elevi și colaboratori – căpitanii de rangul III (pe atunci) ILIE MANOLE și IOAN DAMASCHIN.

În anul 1997 domnul contraamiral ANATOLIE ZEMBA și-a susținut lucrarea de doctorat cu tema: „Perfectionarea cooperării între cele trei categorii de forțe armate, la diferite eșaloane, în operația de apărare a litoralului și la fluviu”, avându-l ca îndrumător pe contraamiral (r) VASILE GRAD.

Fără a face comentarii suplimentare, redăm câteva aprecieri asupra tezei de doctorat:

- Viceamiral TRAIAN ATANASIU, șeful Statului Major al Marinei Militare - „Soluția propusă de autor, de a transforma Marina Grănicerilă în Gardă de Coasta, căreia să se atribue o serie de responsabilități și misiuni în cadrul operațiunilor militare la campanie, este pertinentă și

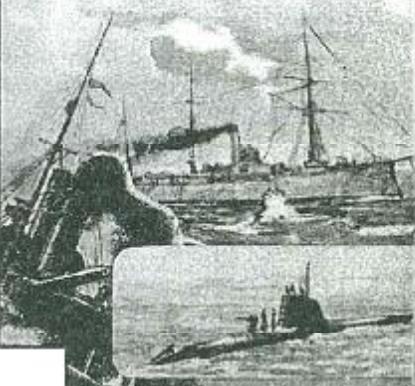
impune analizarea oportunității acestela, de către factorii de decizie politico-militari ai țării, în vederea implementării și aplicării în practică.”

În etapizarea și algoritmizarea activităților de cooperare sunt evidențiate posibilități reale de optimizare și revigorare a acțiunilor desfașurate în comun de către cele trei categorii de forțe ale

Căpitan de rangul 3 ILIE MANOLE
Căpitan de rangul 3 IOAN DAMASCHIN
Căpitan de rangul 2 ANATOLIE ZEMBA

Confruntări navale

1



armatei cu structuri și forțe din cadrul Ministerului de Interne, atât în timp de pace cât și în război.

Analizând specificul și importanța Zonei de Operații de Sud-Est, multitudinea forțelor și complexitatea misiunilor în cele trei medii – apă, uscat și aer – autorul concluzionează și argumentează soluția optimă de planificare și conducere a acțiunilor militare de către Comandamentul Marinei Militare, care va funcționa ca o structură zonală în timp de război.”

- Contraamiral STEFAN BENTĂ - „Este notabilă intenția de reformulare a unor definiții, principii și probleme ale cooperării, de implementare a acestora în continutul unor instrucțiuni și regulamente



Foto: Pit. maj. Constantin SIMIONESCU
„FRONTIERA”

actuale și de perspectivă.

Se poate afirma că avem în față o lucrare valoroasă, bazată pe o vastă bibliografie, care în multe capitoluri transcede titlul ales.

Suntem încredințați că va fi o teză de referință care prezintă pentru prima dată, în mod matur, desigur cu opinii personale, problematica vastă a cooperării, deschizând în acest fel drumul spre noi cercetări și abordări teoretice privind acțiunile navale.”

- Comandor ION TĂNĂSACHE - „Organizarea cooperării între forțele participante în operația de apărare a litoralului și fluviului Dunărea este prezentată într-o manieră personală, dar conformă cu principiile luptei moderne pe mare și fluviu.”

Personal apreciez că soluția optimă propusă de autor privind planificarea și conducerea acțiunilor militare din Dobrogea de către Comandamentul Marinei Militare este o soluție realistă bazată pe argumente științifice fundamentale.”

- Colonel dr. BICĂ MIHAILĂ - „Bogăția de idei și concepte, varietatea soluțiilor propuse, fac din lucrare un instrument util de lucru pentru toți cei interesați din sistemul apărării naționale, în special a factorilor de decizie.”

În mod deosebit, apreciem complexitatea, rigurozitatea și caracterul științific cu care autorul detaliază în plan conceptual și acțional, cooperarea în cadrul operațiunii de apărare a litoralului.”

În anul 1995 comandorul ANATOLIE ZEMBA a fost numit locuitor al comandamentului Comandamentului Național al Grănicerilor și șef al Marinei Grănicerești de la mare și fluviu, iar la 1 decembrie 1997 a fost înaintat la gradul de contraamiral.

Comandor Ioan DAMASCHIN



SULINA

ORAȘUL ÎN CARE SOARELE RĂSARE CEL MAI DEVREME ȘI DREPTATEA AJUNGE... CEL MAI TÂRZIU

Turist de ocazie pe canalul Sulina

Către orele amiezii, cheul central al falezei tulcene din fața gării fluviale se animă brusc de o mulțime forțată și pestriță. Aproape fiecare persoană poartă bagaje, multe din ele voluminoase. Saci imenși, ascunzând bunuri de consum din cele mai diverse, adăstă în stivă la capătul schelei ce duce la pontonul de acostare al navelor de pasageri, de parcă proprietarii lor să ar pregăti pentru o călătorie la capătul lumii.

După graiul inconfundabil al majorității celor din mulțime, un amestec eclectic de cuvinte românești, rusești, ucrainene, nu e greu de dedus că acești oameni ai Deltei au venit la capitala de județ, Tulcea, pentru a rezolva diverse treburi administrative și a se aproviziona cu produse de trebuință în casă și gospodărie. Vaporul vine o dată la două zile și la această lume pestriță pentru a o lăsa, în câteva ore, în localitățile de baștină.

În mulțime pot fi observați și turiștii de ocazie. Mici grupuri de oameni, de toate vîrstele, înarmați cu undițe și rucsacuri voluminoase în spate, însetați de o partidă de pescuit sau, pur și simplu, fugind de stresul cotidian și căutând o clipă de liniște în mirificul peisaj semisălbatic al Deltei.

După desprinderea de la pontonul de acostare și înscrierea pe senalul navigabil privirile își sunt furate, mai întâi, de panorama clădirilor în amfiteatru de pe colinele Tulcei pentru ca încet, încet, să pătrunzi

pe nesimțite în peisajul specific al Deltei. Din când în când, reveria plutirii pe apele molcome ale Dunării Maritime este întreruptă de opririle în puținele și mici localități, unele dintre ele destul de cochete, puncte turistice specifice Deltei – Partizani, Ilganii de Sus, Vulturu, Maliuc, Gorgova, Crișan – pentru ca vaporul să lase o parte din încărcătură, oameni și bagaje, continuându-și apoi drumul spre punctul terminus – Sulina.

Nu dispăr bine din vedere Tulcea și deja se vede cea de-a doua mare bifurcație a Deltei Dunării – Ceatalul Sfântu Gheorghe de unde începe

după tratatul de pace de la Paris din 1856, să subvenționeze, între anii 1880-1902, rectificarea a nu mai puțin de 10 coturi de pe brațul Sulina cu dublu efect: scurtarea brațului la 63 de km și creșterea debitului preluat din cel al Dunării de la 7-8 % la 18 %. Efectul a fost de-a dreptul spectaculos. Cu o adâncime de 7-13 m, brațul Sulina, transformat în canal, permite navelor maritime cu un tonaj de până la 6.000 tdw să urce în amonte până la Brăila.

După mai bine de trei ore de plutire, timp care se scurge pe nesimțite, se zărește, ca element distinct în peisaj, turnul de apă din Sulina, vechi de aproximativ 100 de ani, construit tot prin sprijinul Comisiei Europene a Dunării, dar care asigură și astăzi apa curentă pentru populație.

Nu peste mult timp apar și contururile caselor și strada mare care este, în același timp, faleză și loc de promenadă pentru localnici și turiști.

Întinsă pe mai bine de 3 Mm, cu casele pe doar cîteva rânduri, viu colorate, în majoritate pe malul drept, cu

garduri și acături din cel mai ieftin material de construcție pe care-l oferă zona – stuful – îți creează senzația că te află într-un peisaj de poveste din Albă ca Zăpada și cei șapte pitici, în variantă lacustră.

Chiar din mersul vaporului spre locul de acostare se pot observa, fără nici un efort, efectele tranzitiei, acum la sfârșit de secol și mileniu. Până nu demult, prin anii '90, aici funcționau cel puțin trei obiective industriale, ce-i drept, nu de primă mână, dar care absorbeau o bună parte din forța de muncă a orașului:



1985. Căpitanul șef al portului Sulina, Mihail Ivenco (centru) și locotenenții săi.

Canalul Sulina, aproape rectiliniu, cu orientare Est și Canalul Sfântu Gheorghe, spre Sud-Est, după numele localității de la vărsarea acestuia în mare.

Cu mai bine de un secol în urmă, brațul Sulina avea o lungime de aproape 84 km prezentând un mare număr de coturi și meandre. Creșterea volumului traficului de mărfuri pe Dunăre necesitând ca pe acest canal să pătrundă nave maritime până la Brăila a determinat Comisia Europeană a Dunării, instituție multinațională, înființată

Şantierul Naval, Fabrica de conserve și Zona liberă. După aparențe, acestea au devenit deja istorie și, ca orice istorie, începe cu „a fost odată...”.

De la Sellina la Sollina și ... Sulina

Și pentru că tot vorbim de istorie... Sulina - cea mai de răsărit localitate a României - se află la vârsarea brațului Dunării cu același nume, în Marea Neagră. Pentru prima dată existența acestui braț al Dunării este consemnată în lucrarea *Geographia*, a cunoscutului astronom și geograf grec Ptolemeu (cca 90 – 168 e.n), sub numele de Calonstoma (Frumoasă), nume dat de frumusețea peisajului pe care-l oferă privirilor, cea de-a cincea gură de vărsare a fluviului (lucrarea consemnează existența a șapte guri de vărsare).

În Evul Mediu, informațiile sunt destul de sărace. Abia în anul 950 apare prima mențiune asupra localității Sulina în lucrarea *De administrando imperio* a lui Constantin Porfirogenetul, sub numele de Sellina. Mai târziu, în anul 1320, pe o hartă a lui Marino Sanudo, pe care este reprezentată și Delta Dunării, apare menționată localitatea Sollina, care nu este alta decât Sulina de astăzi.

Dc a lungul secolelor Sulina s-a dezvoltat ca o localitate în care mijlocul principal de existență al populației era pescuitul, sau loc de popas pentru navele ce făceau comerț pe Dunăre și Mare. Poziția acestui oraș, la confluența Dunării cu Marea, interesele marilor puteri europene de a folosi această importantă arteră de navigație transcontinentală a condus la înființarea, după pacea de la Paris, în 1856, a Comisiei Europene a Dunării cu sediul la Sulina. Clădirea care-l adăpostea poartă amprenta arhitecturii sfârșitului de secol XIX fiind și astăzi una din cele mai mari și reprezentative ale orașului. Aici se află acum sediul căpitaniei și administrației portului.

În spatele impunătoarei (pentru un oraș destul de mic) clădiri se



Februarie, 1979. Sulina sub ape.

distinge o construcție aparte pe care oricine; chiar și cei care nu sunt navigatori, o identifică cu un far, prin poziție, evident dezafectat. A fost primul far construit la 1802, cu o înălțime de 18,5 m, pentru orientarea vaselor care pătrundeau pe canal, reconstruit de Comisia Europeană a Dunării în 1870. Prin înaintarea canalului Sulina în mare, cu circa 7 km, după această dată au mai fost construite alte două faruri și, recent, cel de-al patrulea pe digul care însoțește canalul în mare, azi, în funcțiune.

Acostarea vaporului de pasageri în Sulina la pontonul special amenajat în fața căpitaniei portului este așteptată ca un eveniment. Animăția deosebită de pe cheu, mulțimea care așteaptă, semnele de recunoaștere cu cîi de pe puncte dau senzația că vaporul se întoarce dintr-o lungă călătorie pe mări și oceane. Si totuși nu e chiar o exagerare. Sunt așteptate rude, prieteni sau cei plecați să facă aprovisionarea sau să aducă nouăzile în acest colț de țară.

Am privilegiul de a fi unul din cei așteptați. Mă întâmpină Maria și Andrei Lupciuc, o familie care a prins rădăcini adânci în nisipul Deltei și cu care sunt în relații de prietenie de o bună bucată de vreme. Nea Andrei ține de coarde o bicicletă, fapt pentru care senzația de disconfort dată de greutatea bagajelor personale dispare ca prin

farmec. În doar câteva minute ajungem acasă, pe strada a IV-a, fostă Octombrie Roșu, la nr. 19, unde, în bucătăria de vară, într-un ceaun păntecos clocoște ceea ce, în curând, va fi un deliciu: borșul lipovenesc de pește.

În vizită la cel mai tânăr căpitan de port de pe Dunăre

Ca marină, turist de ocazie în Sulina, dormic de a testa pulsul vietii marinărești, pașii mă îndreaptă spre instituția reprezentativă a portului – Căpitania – aflată, așa cum am mai relatat, în fostul sediu al Comisiei Europene a Dunării.

Cu părul grizonat și figura unui personaj desprins parcă din povestile cu bătrâni lupi de mare, mă întâmpină căpitanul șef de port – MIHAIL IVENCO.

După prezentările de rigoare, evident, îmi orientez întrebările asupra activității acestei instituții și, nu în ultimul rând, asupra interlocutorului.

Interlocutorul meu se află în prag de pensie, iar senzația că mă aflu în fața unui „bătrân lup de mare” mi se confirmă, dar cu o mică corecție. Să-i zicem (ca licență) „bătrân lup de fluviu”.

Comandor
Ioan DAMASCHIN

Continuare în pag. 16 ➔



☞ Urmare din pag. 15

MIHAIL IVENCO este căpitanul șef al portului Sulina din data de 15 iulie 1967. Era, la acea dată, cel mai tânăr căpitan șef de port de pe Dunăre, brevetul de căpitan luându-l de la vîrsta de 25 de ani. Peste 30 de ani de istorie a navegației pe Dunăre, a vieții portuare din Sulina și, de ce nu, a orașului și portului, poartă amprenta personalității sale, a omului care mi se dezvăluie ca un interlocutor volubil și deschis în a-mi relata viața complexă a orașului.

Născut în Sulina, navigator din tată-n fiu, căpitanul șef de port MIHAIL IVENCO a rezistat tentației de a evada din orașul în care „soarele răsare cel mai devreme și dreptatea ajunge... cel mai târziu”.

Relatarea aspectului cu soarele și dreptatea în Sulina am luat-o mai întâi ca o metaforă dar, ca marină, mi-am dat seama că din punct de vedere astronomic fenomenul este real. Diferența dintre Sulina – localitate din extremitatea estică a țării și Beba Veche – localitate din extremitatea vestică este de aproximativ 10° de meridian. Un fus orar (echivalent cu o oră de timp) are 15° , deci o diferență de aproximativ 40 minute între răsărîtul soarelui la Sulina și la Beba Veche.

Nici partea a două a expresiei nu este lipsită de adevăr. Dacă facem abstracție de radio și televiziune, înscrисurile oficiale de la centru sosesc, odată cu vaporul, adică din două în două zile. Deci și dreptatea tot lă fel ajunge în Sulina.

Mă întreb retoric: astă să fie oare singura explicație? Nu cumva acești minunați oameni ai Deltei or să și altceva?

Cei aproape 32 de ani de când aplică legile navegației într-o zonă destul de complexă, la confluența Dunării cu marea, reprezentă un argument serios pentru a-l privi, cu respect, din punctul de vedere al profesionistului, pe interlocutorul meu.

Nu-și arogă merite deosebite, dar are conștiința faptului că aplică legea în mod corect și preocuparea sa

principală este aceea că într-un trafic de mii de nave pe canal să aibă cât mai puține evenimente în această zonă cu un grad ridicat de dificultate din punct de vedere al navegației.

Probleme complexe din punct de vedere al navegației apar pe timpul iernilor geroase când îngheată Dunărea sau pe timpul inundațiilor. În februarie 1979, spre exemplu, Sulina a fost în întregime sub apă, oamenii navigând pe străzi cu barca. Mai în glumă, mai în serios, se spunea, la acea vreme că „era suficient să pui ceaunul pe foc, peștele intra singur în el și ... gata borșul” (după Andrei Lupcic, citire). Astă, da, haz de necaz!

Domnul MIHAIL IVENCO îmi pune la dispoziție cu generozitate Registrul istoric al căpitaniei portului Sulina. Înființată în anul 1957 pe lângă Comisia Europeană a Dunării, căpitania avea misiunea de „supraveghere a portului și gura Sulina și de a face serviciul limburilor și farurilor Sulina și Insula Șerpilor”.

Primul căpitan de port a fost Husein Bey în 1857, apoi, Ahmed Bey – 1857, Iacobus Bey – 1857, Costache Efendi – 1857 – 1860. Până în 1879, căpitanii au fost otomani, apoi austriei și români.

Printre cei care au fost căpitanii șefi de port se numără: locotenent-colonelul Mihail Drăghicescu, comandorii Focșa, Barbieri, Zaharia, Ionescu, Mihuț, Cerna, Eugeniu Botez. Da, este vorba chiar de cunoscutul scriitor marină Jean Bart. Cu ofițerul de marină Eugeniu Botez, alias scriitorul Jean Bart, vom reveni într-un episod următor.

Interlocutorul meu nu uită să-mi spună că toți cei 3 copii ai săi sunt tot legați de navegație: fata – Mihaela – este ofițer 2 port, Sorin este navigator, iar Ionel este tehnician la Administrația portului.

Vom reveni în numerele următoare cu clișee din viața de ieri și de azi a portului și orașului Sulina, cu ce fel de probleme se mai confruntă aleșii urbei și alți oameni de vază ai locului, cu oamenii care i-au înnobilit și cu cei care îl înoblează astăzi blazonul. La bună vedere, Sulina !

De veghe...

☞ Urmare din pag. 11



Nu îmi propuseseam să scriu în mod special despre maistrul militar principal Vasile ȘTEFAN, dar cred că trebuie consemnat faptul că dintr-o carieră de 25 de ani, 21 și l-a petrecut la comanda acestei subunități. Sef de promoție în 1974, anul în care a terminat Școala de Maistri Militari de Marină, din 1976 a preluat comanda subunității, funcție pe care o îndeplinește și în prezent (cu o scurtă intrerupere de 2 ani). „La noi nu există o fluctuație de personal, aici nu vine cineva să facă numai câteva ture și apoi să plece”. Cei 21 de ani petrecuți aici îi confirmă aprecierea. L-am rugat în final să caracterizeze într-o frază locul, pe sine și cele peste două decenii petrecute aici. Răspunsul a venit fără ezitări: „Aici ai experiențe noi în fiecare zi. Am căutat să formezi oamenilor o conduită în viață. De exemplu, am avut oameni pe care i-am obligat pur și simplu să învețe engleză, doar ca să nu piardă timpul. Si poate – fără să fiu acuzat de lipsă de modestie – aici, unii m-au luat ca model. Si acum întâlnesc pe stradă oameni care au trecut pe aici și care-si scot pălăria în fața mea, dacă pot să spun astfel. Astă e cea mai mare satisfacție !”



NAVIGATORI ÎN LABIRINTUL CUNOASTERII



PROPAGANDA AFECTIVĂ

„Uneori omul nu este decât o maimuță proaspăt bărbierită!”

DARWIN

Alături de presiunea psihică și sugestia, propaganda afectivă este o formă de influențare psihologică ale cărei mesaje evocă, mai ales, situații de frustrare individuală sau colectivă resimțită ca efect al lipsurilor, privațiunilor, suferințelor sau umilințelor la care a fost supus „grupul de manevră”. Sursa de influențare și de dirijare a acestui grup trebuie să provină, obligatoriu, din interiorul lui sau să-și culeagă informațiile fără intermediari astfel încât să cunoască și să stăpânească mecanismele care să determine retrăirea frustrărilor, ceea ce provoacă aproape instantaneu reacții de agresivitate, în special de tipul indignării sau al sentimentelor de dușmanie.

În procesul de organizare și control al fenomenului propagandei afective se mizează, în primul rând, pe ceea ce Gustave Le Bon numește, în „Psihologia mulțimilor”, contagiu afectivă, ca „lege psihologică a unității mentale a mulțimilor”. Astfel, pornind de la un „nucleu de inducție”, se produce o dezvoltare ascendentă a trăirilor afective, chiar până la paroxism, concomitent cu reducerea controlului impulsurilor primare.

Comportamentul grupurilor supuse influenței propagandei afective, presiunii psihice prin intimidare sau sugestiei este uneori foarte imprevizibil și greu de explicat. Anonimul pe care îl asigură un astfel de grup face ca „animalul să lasă din om”, în încercarea de a domina teama, tensiunea și nesiguranța.

Principalele predispoziții exploataate de către sursa de influențare sunt cele de *imitare*, datorate stării de fascinație pe care grupul o trăiește în raport cu ideile și atitudinile comportamentale ale „liderului” precum și cele de *supunere necritică*, care sunt condiționate de rolul social pe care acesta îl are în cadrul colectivității respective.

Cercetările sociologice privind comportamentele de masă și violența mulțimilor au o vechime de cel puțin un secol, fiind „radiografiile”, de-a lungul timpului, mișcările majore, de tipul revoluțiilor sau revoltelor, cât și cele cu ampolare mai redusă (manifestări de stradă, greve etc.). Specialiști în domeniu au identificat astfel modalitățile de „amorsare” a acestor mișcări, gradele lor de pericolozitate, cauzele care le determină, „combustibilul” care le întreține, propunând și soluții pentru ieșirea eficientă din criză, înainte de afectarea ireversibilă a intereselor statului sau majoritatii cetățenilor.



Și în România au existat și există preocupări în această direcție. Pentru a da un singur exemplu, în strânsă legătură cu tema aflată în discuție, vă prezentăm opinia sociologului Nicolae Grosu referitoare la „*modalitățile prin care liderul poate influența intensitatea și sensul comportamentului colectiv*“:

- crearea convingerii că reprezintă interesele mulțimii, împărtășind problemele și sentimentele, respectiv „vorbind vorba și purtând portul” acesteia;
- tensiunarea emoțională a mulțimii, reamîntind patetic problemele acesteia;
- transformarea problemelor mulțimii în obiective legitime ale luptei acesteia;
- incitarea spre detensionare explozivă, prin trecerea impetuoașă la acțiune.

Același autor propune foarte concret și mijloacele prin care autoritățile pot influența intensitatea și sensul comportamentului colectiv:

- arestarea promptă a liderilor și îndepărțarea persoanelor zgromoloase;
- încercuirea zonei, permîjându-se numai ieșirea din aceasta;
- demonstrații de forță sau utilizarea forței în mod oportun, *nici prea devreme, pentru a nu stârni, nici prea târziu, pentru a nu încuraja*.

Desigur, soluțiile pentru gestionarea acestor crize trebuie gândite și alese în funcție de situația concretă, fiind aproape imposibil de creat și de aplicat „săboane” pentru astfel de situații. Cel mai important lucru este ca structurile specializate să se implice, totuși, înainte de a fi prea târziu, în izolarea „nucleelor de inducție”, atunci când acest lucru este justificat de obiectivul principal al protejării intereselor majoritatii.

Căpitan Costel SUSANU



Ne scriu corespondenții: CU FAȚA SPRE VEST

Dacă într-o perioadă, de mult apusă, cadrele din Marina Militară Română urmău cursuri de perfectionare – unidirecțional – cu predilecție în fosta U.R.S.S., actualmente, după decembrie '89, orientarea acestora e mult mai vastă și complexă. Majoritatea au loc în țări membre NATO, în special în Marea Britanie, Franța, Statele Unite, urmate de cele mai puțin numeroase în Grecia, Olanda, Belgia, Italia, Canada și, mai nou, chiar Ungaria. Voi încerca în cele ce urmează să trec în revistă acele cadre din unitatea de nave dragoare și puite de mine care au participat sau care se află, încă, detasate în țările respective, fie pentru cursuri de specialitate, fie pentru învățarea limbii engleze, precum și câteva din impresiile acestora.

Voi începe cu comandanțul unității noastre, domnul căpitan-comandor NICOLAE VILSAN care se află la un stagiu de pregătire în Grecia, în perioada 12 octombrie 1998–4 iunie 1999, unde a urmat deja cursul pregătitor de limbă greacă (12-30 decembrie 1998) și imediat după aceea un curs de stat major la Colegiul de Război al marinei de pe aceleasi meleaguri.

Un curs deosebit de util a urmat și domnul căpitan-comandor EMIL FAROGA, comandanțul puitei de mine Viceamiral BĂLESCU (274), ce a constat în perfectionarea limbii engleze și familiarizarea cu terminologia NATO. Aceasta s-a desfășurat în Marea Britanie la „Language Defence School” din Beaconsfield (în apropiere de Londra). Cursul a completit noțiunile militare cu cele de cultură generală, care, corroborate cu vizite, aplicații practice și teme de curs, au scos în evidență utilitatea și importanța acestuia –



Locotenentul Eugen Craioveanu, în timpul examenului de navigație și manevră a navei, cu HMS „BLAZER”.

apreciate foarte mult de căpitan-comandorul FAROGA – fără să mal vorbim de stilul pedagogic de excepție al profesorilor englezi.

Unitatea noastră este reprezentată de un ofițer român și în Franța, și anume locotenent inginer ALEXANDRU CHIRIC, fiind încadrat pe funcția de comandanță

perioada 6-21 noiembrie 1997 la un seminar ce a avut ca scop un schimb de experiență între maștrii militari ai țărilor membre NATO și partenere („Partnership for Peace – NCO Workshop”). NCO - Non Commissioned Officer („ofițer fără autoritatea de a conduce”) corespund gradelor românești de

subofițeri și nu se identifică cu maștrii militari cărora le corespunde denumirea de Warrant officer, n.r.). Exponerea acestui

Dragorii români pe mări străine

unitate de luptă arme sub apă pe dragorul de bază Viceamiral GEORGESCU (16), care în perioada 12 decembrie 1998–27 martie 1999 participă la „Cursul de aplicație pentru ofițeri de marină”. Acesta ne-a scris din fiecare port pe care l-a vizitat, aflându-se la bordul navei-scoală JEANNE D'ARC.

Un alt aspect legat de cursurile în străinătate este creșterea ponderii maștrilor militari la astfel de cursuri, având în vedere rolul de bază al acestora la bordul navelor și implicit necesitatea unei pregătiri superioare. Astfel, maștrul militar principal MARIAN ION, ajutorul șef mecanic de pe puitorul de mine Viceamiral MURGESCU (271), a luat parte în

material a avut loc în Portugalia (unde au mai participat 2 ofițeri și 8 maștri militari din Bulgaria precum și doi din Lituania) urmând ambarcarea la bordul fregatei olandeze TROMP și apoi la bordul distrugătorului german MOLDERS pentru a lua parte la diferite exerciții, funcție de specificul navei.

Nu pot să nu amintesc în acest material și de experiența mea personală în domeniul stagiorilor de pregătire în străinătate rezultată din participarea la „Cursul Internațional de Comandanți de Nave Mici” desfășurat în Marea Britanie la „Școala de Operații Navale” din HMS (Her Majesty Service) Dryad (Portsmouth). Deși relativ scurt, de



CU FAȚA SPRE VEST :Ne scriu corespondenții

numai două luni (1 septembrie - 28 octombrie 1995) cursul s-a dovedit a fi folositor datorită accentului foarte mare pus pe exercițiile practice. El a cuprins exerciții de vitalitate (desfășurate în poligoane de vitalitate și simulatoare complexe), marinărie (de la aruncarea bandulei până la manevra șalupelor tip „PACIFIC”), trageri de artillerie (cu tunul naval GAMB 01 calibrul 20 mm și cu pistol calibrul 9 mm – BROWNING), comunicării NATO, navigație (cu examen final pe nava HMS „BLAZER”), acestea fiind doar câteva din problemele studiate.

În opinia mea, consider că un asemenea curs ar merita urmat de către toți ofițerii noștri din marina ambarcată, datorită experienței și siguranței în domeniul pe care le conferă, cu mențiunea că titulatura de „navă mică” nu are aceeași accepțiune ca la noi, la englezi aceasta însemnând o navă cu o lungime sub 137 m.

O parte din cadrele unității au participat activ, în cadrul exercițiului „STRONG RESOLVE '98”, la bordul distrugătorului MĂRĂȘEȘTI, unde datorită cunoștințelor dobândite și prin aceste cursuri în străinătate au putut face față cu succes misiunilor incredințate. Aș dori să-i menționez aici pe domnul căpitan-comandor SORIN LEARSCHI (șeful de stat major al unității), domnul căpitan-comandor EMIL FAROGA și subsemnatul, care au făcut parte din Statul Major al aplicației, fără însă să neglijăm și contribuția militarilor angajați pe bază de contract: sergenții VICTOR CĂLIMAN (timonier), COSTEL GRIGORUȚĂ și FLORIN CIOLĂNEȘTEANU (motoriști) care au contribuit deopotrivă la îndeplinirea misiunii.

*Locotenent
Eugen CRAIOVEANU*

*Divizionul de nave dragoare și
puitoare de mine Constanța*

EXPERIENȚA FRANCEZĂ



În etapa actuală, efectuarea unui stagiu de pregătire în flotele altor țări reprezintă - dincolo de utilitateacontestabilă - o șansă pentru ofițerii Marinei Militare, beneficiarii unui astfel de curs fiind într-un fel „privilegiați”. „Experiența franceză” – cum aș putea denumi cursul la care am participat, a avut loc în perioada 1 septembrie - 30 noiembrie 1997, denumirea oficială fiind „Stagiu ambarcat de marină”, desfășurat, bineînțeles, în Franță.

Stagiul l-am executat la bordul corvetei „COMMANDANT BIROT” - navă care în 1997 a fost oaspetele Marinei Militare a României – bazată în Arsenalul din portul francez Toulon, din Mediterana. Scopul cursului a fost formarea și perfecționarea ca ofițer de cart și familiarizarea cu organizarea unei nave din Marina Militară Franceză. În linii mari, acesta a cuprins trei părți. Prima parte a constat în cunoașterea navei, a echipamentului de la bord, familiarizarea cu terminologia cu specific militar și marinăresc, cunoașterea organizării navei. A doua parte a stagiului a constat în punerea în practică a noțiunilor învățate prin executarea serviciului de ajutor al ofițerului de cart și respectiv ofițer de cart. În ultima parte a cursului, în care nava a intrat într-o perioadă de reparații, am participat la lucrările de întreținere și verificări ale aparaturii de navigație, hidrografie și hidrolocație.

Pregătirea echipajului la bord se face în cadrul unor stagii de pregătire de mai multe săptămâni care cuprind, în general, aplicații în mare de către 4,5,6 sau mai multe zile. În cadrul acestor stagii de pregătire în mare au loc o multitudine de exerciții specifice: GUNEX – misiuni de foc, ASMDEX – misiuni de luptă antisubmarin, MANAVEX – formații și evoluții, ADEX – misiuni de interceptare și control al traficului aerian, SECUREX – exerciții de vitalitate la bord, VISITEX – exerciții de control și verificare a unor nave comerciale civile, TRACOU – exerciții de remoraj etc.



De menționat faptul că timpul petrecut de către navă la cheu este de doar câteva zile și are rol de refacere a plinurilor, ce odihnă a echipajului sau de pregătire a unor noi misiuni.

În perioada 19 septembrie - 9 octombrie 1997 am avut șansa de a participa cu nava la o misiune de patrulare și supraveghere în Mediterana (SURMED) ce a cuprins escale în porturile Mykonos (Grecia), La Sude (Grecia), Beirut (Liban), Augusta (Italia), timp în care s-a desfășurat și o intensă pregătire de luptă. În cadrul exercițiilor se caută simулarea unor condiții de luptă cât mai reale, existând în acest sens o foarte bună cooperare cu celelalte forțe și în special cu aviația.

Deși viața la bord este foarte intensă și se desfășoară într-un ritm alert se caută eliminarea stresului prin programul de la bordul fiecărei nave care este întocmit de comandanț sau de către ofițerul operațiuni, în funcție de necesități.

*Locotenent Răzvan CIOBANU
Divizionul 145 Vedete blindate fluviale, Tulcea*

N.R. În numerele viitoare ale revistei vom reveni cu alte detalii și impresii din timpul acestui curs de pregătire, așa cum au fost ele percepute de către autorul rândurilor de mai sus.



Aspiranții de azi – comandanții secolului XXI



PRIMII PASI ÎNTR-O PROFESIUNE DE ELITĂ

„În Academia Navală nu am făcut cursuri legate de scafandriere aşa că a doua zi după ce m-am prezentat la unitatea la care am fost repartizat am început cursul de scafandri autonomi, acesta fiind primul pas ce trebuia făcut pentru a deveni scafandru de luptă.

Atunci am înțeles că pentru a fi scafandru trebuie să ai o sănătate perfectă și o condiție fizică excelentă. Zilnic ne erau predăte noțiunile teoretice despre fizica și medicina scufundării, tehnica și aparatula de scufundare. După partea teoretică, urma pregătirea fizică, cu alergări pe distanțe lungi, exerciții de mobilitate și înot cu sau fără echipament specific. Pot să spun că prima săptămână, până să intrăm în rîm, a fost „iadul pe pământ”, instrucționii împingându-ne mereu de la spate pentru a ne depăși limitele.

Amintirile cele mai frumoase le am de la scufundările în mare, făcute în diferite condiții hidro-meteo, ziua și noaptea. Înceț, încet, am simțit o schimbare, organismul a început să se obșnuiască, timpul în care consumam aerul din buteli s-a mărit și am început să mă simt în apă în largul meu, fără să mai apară teama de accidente. Am învățat că, dacă se întâmplă ceva, nu trebuie să mă agit, să intru în panică, trebuie să gărdesc calm situația și să găsesc soluția potrivită pentru mine și echipamentul meu.

După terminarea etapei de instruire, care s-a desfășurat la Centrul de Scafandri, reîntors la unitatea comandanță de căpitan-comandorul Mircea MICU, am început Cursul de Scafandri de Luptă, curs condus de căpitan-comandorul Victor CUCU unde, sub îndrumarea și supravegherea instrucțorilor, căpitanii Sorin RADU și Valentin BEJAN, ne pregătim în ceea ce privește misiunile specifice cum ar fi: cercetarea și atacul asupra navelor și debarcarea la uscat; căutarea, descoperirea și distrugerea minelor aflate la cheu, docuri, platforme; saluturi din vedete în mars și din elicopter; recuperarea materialelor de pe epave.

Stiu că mai am foarte multe de învățat și de aceea îmi dau silință să intru în rândul colegilor, care m-au încurajat și mi-au împărtășit din experiența lor lucruri pe care nici o carte nu îi le poate explica așa cum o pot face cei care trăiesc pentru meseria aceasta.

Sper să ajung, într-un timp cât mai scurt, la un nivel înalt de pregătire profesională și să continuu tradiția care există în unitate, aceea că scafandrii de luptă au fost și vor fi întotdeauna o forță de elită a Marinei Militare Române".

Aspirant Nicușor CHIRIPUCI

TEORIA CA TEORIA ...

„Odată cu absolvirea examenului de licență din Academia Navală „MIRCEA CEL BĂTRÂN”, Facultatea Marină Militară, am scăpat de emoțiile specifice studenției fără să bănuiesc că vor urma trăiri mult mai puțernice, de data aceasta legate de activități și situații concrete. Prima emoție de acest gen s-a consumat odată cu primirea repartiției.

Alegerea mea a fost garnizoana Galați pentru că am auzit că aici este o unitate foarte bună, cu oameni experimentați, da care pot învăța meseria de marină. Navilele dragoare din dotarea unității au pescuijul mic și suprafața velică mare, ceea ce face manevrarea acestora dificilă, chiar și în condiții de vânt slab. De aceea, dacă poti manevra în siguranță un asemenea tip de navă, poti conduce cu succes orice alt tip de navă.

Mândru de această alegere, am început să am emocii legate de colectivul de muncă, de tehnica cu care urmă să lucrez, de programul și activitățile cu totul noi pentru mine.

Acomodarea cu colegii de muncă s-a făcut de la sine, dar în privința tehnicii am avut și mai multe de învățat de la colegii cu mai multă experiență și din documentele specifice.

N-a trecut decât o lună și am participat la prima activitate practică unde a trebuit să îmboțe cunoștințele acumulate în Academia Navală căsătorită locul de muncă.

Execuția misiunilor specifice vedete orășenești fluviale pe brațul Stântu Gheorghe, la km 7, și la Galați, la km 163, a supus la reale eforturi intelectuale și fizice întregu personal participant.

M-a impresionat, în mod deosebit, unitatea de act unei echipajelor, gradul înalt de profesionalism al cadrelor, cu atât mai mult cu că activitățile de acest gen sunt foarte rare și dotarea materială este precară.

Având în vedere complexitatea activității și exigențele urmărite consider că se impun anumite îmburătăjiri în procesul de pregătire a cadrelor militare: pregătirea practică a studenților din instituțiile militare prin stagiile de mai lungă durată și cu mai multe activități concrete, ceea ce ar favoriza o mai ușoară trecere de la studenție la statutul de ofițer; având în vedere obiectivul strategic al României, intrarea în structurile NATO, se impune profesionalizarea armatei prin manarea numărului militarilor angajați pe bază de contract și studierea dirijată a limbii engleze, în special a terminologiei militare, prin cursuri cu profesori specializați; manarea capacitatii cie rezistență la eforturi fizice îndelungate a cadrelor prin un riguros program de pregătire fizică”.

Aspirant Stefan SBARCEA



APA ȘI SĂNĂTATEA

Tot mai multe date vin să confirme rolul deosebit al apei pentru sănătatea organismului uman. Direcționarea cercetării științifice către această problemă ar fi benefică.

Carbonul – element de rezistență al structurii vii – realizează în toate combinațiile organice legături covalente nepolare între atomi. Aceste legături, caracterizate prin energii minime, explică mareea stabilitate a moleculelor organice.

În combinație însă cu oxigenul și hidrogenul, carbonul formează covalente polare, respectiv structuri ionice sau parțial ionice, a căror stabilitate este mult diminuată, cu consecințe directe asupra stării de sănătate a organismului.

Cine favorizează apariția unor astfel de procese?

Factorul favorizant principal este apa degradată din țesuturi, adică apa ale cărei structuri (moleculare și/sau intermoleculare) au fost alterate ca efect al unor procese cu potențial distructiv ridicat precum: iradiile ionizante și neionizante, încălzirea peste anumite limite, ingurgitarea de substanțe toxice etc.

Cum se poate explica aceasta?

O proteină cu structură normală conservă apa în ochiurile rețelei sale tridimensionale, deși atât moleculele rețelei cât și aminoacizii constituENți sunt solubili în apă. Fenomenul, paradoxal la prima vedere, se explică prin faptul că, deși sunt de dimensiuni diferite, apa și proteina au structuri asemănătoare, care permit asamblarea perfectă a acestora asigurându-i-se astfel proteinei o stabilitate structurală superioară.

Dacă însă, spre exemplu, sub acțiunea unor radiații ionizante, unele molecule de apă sunt alterate structural, în sistemul proteină-apă apar radicali liberi de hidrogen (H^{\cdot}) care propagă din aproape în aproape procesul de degradare a apei.

În același timp, moleculele de apă se refac prin recombinare, reacții la care se adaugă procesele de sinteză a apei cu structură normală de către organism, sub controlul hipofizei, ca urmare a arderei grăsimilor și zarzavaturilor.

Dacă, însă, procesul de degradare a apei este mai intens decât cel de recombinare și sinteză, elunci poate apărea o reacție de degradare în lanț, cu consecințe nefaste pentru sănătatea țesutului în cauză și, în final, a întregului organism.

În apa degradată structural grupările OH^{\cdot} sau OH^- , după caz, sunt mai reactive decât cele de H^{\cdot} , respectiv H^+ ; drept urmare, reacțiile de oxidare devin preponderente ca intensitate, conducând – prin oxidarea lanjurilor de carbon – la pierderi/eliberaRI importante de energie din țesut.

Se poate ajunge astfel, în timp, la un bilanț energetic negativ în țesut, înrăutățindu-se treptat starea sănătății.

Alterarea structurii apei din țesuturi este echivalentă, ca proces, cu ridicarea unei „bariere” din fața agresorilor

celulei vii, deteriorarea unei structuri conduceND la reducerea capacitatii de respingere a elementelor străine (precum și eliminarea impurităților din apa care se transformă în gheăță).

O apă degradată structural are ca efect imediat o accentuare a ionizării țesuturilor prin favorizarea dizolvării aminoacizilor (ale căror nuclee se „prăbușesc” în gurile structurii apei deteriorate), respectiv prin formarea de electroti (aci și baze organice); această stare se recunoaște prin modificarea pH-ului lichidului extra și intracelular.

Astfel, o creștere la peste 20% a ionizării țesuturilor declanșează un proces de „albire” a materiei vii, aceasta reflectând radiațiile electromagnetice din spectru vizibil și absorbindu-le pe cele din ultraviolet; acestea, la rândul lor, stimulează procesul distructiv al structurii țesutului deja slăbit, contribuind la dezvoltarea în lanț a acestuia.

Alterarea structurii apei din organism conduce și la scăderea importantă a capacitatii calorice a țesuturilor în cauză, cu consecințe negative asupra echilibrului termic prin alterarea rolului de regulator, esențial al apei.

Este posibil ca asemenea procese, prin îmbunătățirea unor ape structural bune, să fie prevenite; cel puțin încetinită dacă nu opriță, evoluția lor pentru păstrarea stării de sănătate a organismului?

Apa, într-un organism uman sănătos, reprezintă aproximativ 70%; drept urmare, este firesc să se aprecie că atât starea de sănătate cât și cea de boală ale acestuia să fie reflectate, chiar în primul rând, de calitatea structurală a apei din țesuturi.

Deoarece structurile apei și proteinei se îmbină perfect, deși moleculele lor au dimensiuni diferite, țesutul prezintă rezistență și stabilitate sporite la agresiuni (mecanice, electrice, chimice, termice, infecțioase etc.) păstrând sănătatea organismului.

Dacă, însă, se produce o degradare a apei din țesuturi, iar procesul de refacere (un organism normal producând în jur de 300 g apă structurală zilnic sub controlul hipofizei) este depășit de cel de degradare, poate apărea o reacție în lanț cu consecințe negative pentru sănătatea organismului.

Prevenirea, încetinirea, chiar stoparea unui asemenea proces periculos pentru organismul uman, se poate realiza prin conservarea apei structurate din țesuturi, fie prin stimularea mecanismelor intime de producere, fie prin consumarea unei ape de calitate structurală superioară.

**Conf.dr. ing. Alexandru SOTIR
Comandor Ing. drd. Traian MOȘOIU**

Continuare în pag. 28 ➔



GEOPOLITICA

EVOLUȚII ALE SECURITĂȚII ÎN ZONA BALCANICĂ A MĂRII NEGRE DUPĂ PRĂBUȘIREA REGIMURILOR COMUNISTE DIN EUROPA

Această zonă cuprinde teritoriile a trei state: Turcia, Bulgaria și România. Este, însă, greu de făcut o analiză serioasă fără să luăm în calcul și celelalte state balcanice. Amestecul marilor puteri (S.U.A., Rusia, Germania, Franța, Marea Britanie) în conflictul din fostă Iugoslavie a avut, de asemenea, o influență apreciabilă asupra poziției statelor din zonă. Acest conflict are un impact negativ asupra securității regionale, existând pericolul antrării unor state ca Albania, Bulgaria, Grecia și Turcia. O altă particularitate este faptul că această zonă prezintă o asimetrie periculoasă pentru unitatea sa geopolitică. Pe de o parte Grecia și Turcia sunt componente ale sistemului occidental de securitate în timp ce restul statelor din regiune nu sunt cuprinse în sisteme multilaterale de securitate.

Conflictul din fostă Iugoslavie a marcat prezența militară americană în regiune. Rusia a reacționat la această creștere a prezenței militare americane prin rezoluția Dumel de Stat, din 17 noiembrie 1995, prin care se cerea președintelui Elțin să recunoască Transnistria drept zonă de interes strategic a Rusiei. Prezența armatei a 14-a, cuplată cu această rezoluție, evidențiază faptul că Moscova înțelege să-și afirme în continuare vocația și interesele în Balcani.

Turcia rămâne, fără îndoișă, cel mai important actor al acestor zone. Conflictele din ultimii ani au cerut o adaptare a Turciei la realitățile perioadei post război rece și au reprezentat o provocare pentru ambisiile sale de putere regională. O astfel de provocare a fost războiul din Bosnia-Herțegovina. Turcia a fost prima țară care a recunoscut Bosnia-Herțegovina. Ankara a acordat asistență militară și sprijin

diplomatic președintelui musulmân Alija Izetbegović. Cel mai important concurent al Turciei în ceea ce privește influența asupra musulmanilor bosniaci a fost Iranul. Eliminarea acestui periculos concurent a fost asigurată de intervenția militară a NATO. În sprijinul acestei afirmații este faptul că după semnarea acordului de la Dayton (14 decembrie 1995), Turcia a fost singura țară islamică acceptată să participe la Forța de Implementare a Păcii în Bosnia. O creștere a influenței turce se constată și în Fosta Republică Iugoslavă a Macedoniei, cu care Ankara a semnat un tratat militar în 1993. Pentru liderii macedoneni relațiile cu Turcia sunt foarte importante, Ankara oferind o contragreutate la presiunile exercitate de axa Belgrad-Alena.

Cel mai important rival ai Turciei în această zonă rămâne Grecia. Punctele de fricțiune dintre Grecia și Turcia sunt multiple. Ele includ probleme legate de: delimitarea platoului continental egeean; problema spațiului aerian și maritim din zona acestui platou; amplasamentele defensive grecești din zona insulelor Mării Egee și din Dodecanez; problema drepturilor minorităților musulmane din Tracia Orientală grecească; problema drepturilor minorităților grecești din Istanbul și insulele Imroz și Boksaada; presiunile exercitate de guvernul turc asupra Patriarhiei Ecumenice de la Constantinopol; amplasarea unor puternice forțe amfibii turcești pe coasta estică a Mării Egee; responsabilitățile pe probleme de comență și control în cadrul flancului sudic al NATO și continuarea ocupării nordului Ciprului de către armata turcă. În 1997 disputa dintre cele două state pentru o mică insulă din Marea Egee era să degenereze în război. Numai intervenția S.U.A. a făcut ca să fie



evitată o confruntare militară. Grecia și-a menținut veto-ul la intrarea Turciei în U.E., reușind să determine ca Ankara să fie exclusă, până în prezent, din planurile de lărgire a Uniunii.

Politica externă și de securitate a Bulgariei în perioada post război rece a balansat între apropierea de NATO și orientarea tradițională pro-Moscova în funcție de guvernele care s-au succedat la conducerea Bulgariei. Astfel, dacă la 21 decembrie 1993 Parlamentul bulgar, dominat de dreapta, a decis că „în cazul unei viitoare extinderi a NATO și U.E., Bulgaria să adere la ele în condițiile recunoașterii intereselor sale naționale”, noul cabinet socialist condus de Jan Videnov, instalat după alegerile din decembrie 1994, fără a fi anti-NATO a dus o politică pro-Moscova. La începutul lui 1994 președintele Parlamentului bulgar, Blagovest Sendov, declară la Moscova că Bulgaria se pronunță împotriva lărgirii NATO.

Această declarație a atras proteste din partea opiniei publice bulgare. Paul Beaver, analist militar la prestigioasa publicație „Jane's Balkan Sentinel”, din Londra, declară agenției Reuter: „Rusia dorește să-și mențină influența în sud-estul Europei, iar Bulgaria este cea

greco-bulgare au fost caracterizate drept bune. Ambele țări se simt legate de afinități culturale și istorice și prin faptul că se simt amenințate de o posibilă politică revizionistă a Turciei în Balcani.

În ceea ce privește România apreciem că principalele linii strategice ale politicii sale externe au fost, pentru perioada analizată următoarele:

- Conectarea României la structurile politice, militare și economice Euro-Atlantice până la integrarea completă în alianță. O astfel de orientare poate fi considerată cheia politicii de alianță în perioada post război rece;

- Dezvoltarea de relații privilegiate cu principalii membri ai acestor structuri;

- Dezvoltarea de raporturi normale de bună vecinătate cu statele vecine României;

- Cooperarea în cadrul organismelor internaționale (ONU, O.S.C.E.) și participarea la procesul de securitate și cooperare în Europa.

- Punerea în valoare a tradițiilor raporturilor României cu țări de pe alte continente.

La 11 februarie 1993 a fost semnat acordul de asociere a României la U.E. iar la 26 ianuarie 1994, România a semnat Documentul Cadru al Parteneriatului pentru pace fiind primul stat semnat din Europa de est.

Din păcate, la Summitul NATO de la Madrid candidatura României a fost respinsă, fiind lăsată pentru un ipotetic al doilea val. Tot pentru următorul val a fost lăsată și admiterea în Uniunea Europeană.

Conflictul din fosta Iugoslavie a adus României pierderi economice de aproximativ 7 miliarde de dolari, ca urmare a aplicării embargoului impus prin rezoluția nr. 757/1992 a Consiliului de Securitate al ONU Republicii Federale Iugoslavia. Bucureștiul s-a implicat activ în încercarea de soluționare pașnică a acestui conflict.

După semnarea acordului de la Dayton, România participă la programul de reconstrucție în regiunile afectate de război din Bosnia și a pus la dispoziția NATO, în cadrul forței de implementare a păcii (I.F.O.R.), un batalion de geniu specializat în lucrări de drumuri și poduri. Din păcate actuala criză din Kosovo riscă să deterioreze grav relațiile dintre București și Belgrad. Relațiile româno-bulgare sunt reglementate printr-un tratat de bună vecinătate semnat la 27 ianuarie 1992 și nu ridică probleme deosebite, dacă lăsăm la o parte câteva accente mai aspre pe probleme ecologice și aparentă dilemă a noului pod peste Dunăre. Același lucru se poate spune și despre relațiile României cu Turcia, caracterizate de președintele turc Suleyman Demirel, în timpul vizitei de la București în octombrie 1997, drept „calde, exemplare și vii”. România participă la cooperarea economică la Marea Neagră alături de 11 state. Acest organism a luat ființă prin Declarația de la Istanbul la 25 iunie 1992. Potrivit acestei Declarații statele membre se angajau:

- să asigure că Marea Neagră să devină o mare a păcii, stabilității și prosperității, străduindu-se să promoveze relații de prietenie și bună vecinătate;

- să dezvolte cooperarea economică ca o contribuție la procesul O.S.C.E. în direcția stabilirii unei largi zone economice și, de asemenea, să realizeze un înalt grad de integrare a statelor din Cooperarea Economică la Marea Neagră în economia mondială.

În ultima perioadă, România și-a anunțat intenția de a participa la împărțirea beneficiilor de pe urma petrolului caspic. Există posibilitatea de a tranzita fie petrolul neprelucrat prin portul Constanța; fie benzină și alte produse prelucrate la Petromidia Năvodari. Dacă demersul românesc va deveni o prioritate investițională, există șanse de dezvoltare într-o etapă ulterioară.

Profesor drd. Marian ZIDARU

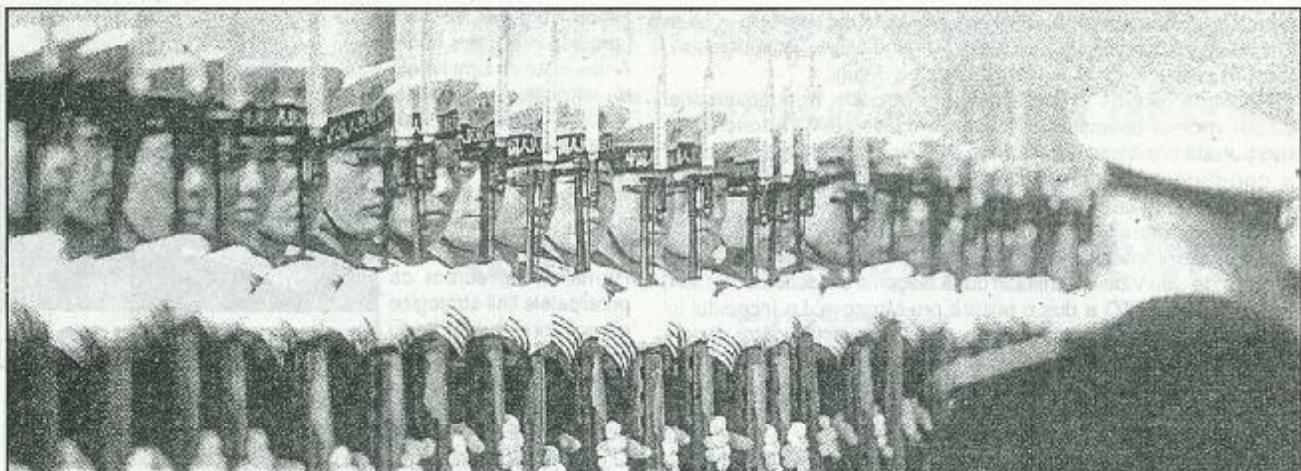


GEOPOLITICA



Foto: Eugen Mihai

mai mare speranță a sa datorită deschiderii către Marea Neagră și a relațiilor tradiționale". După căderea guvernului socialist de dreapta al lui Stefan Sofianski, Bulgaria a dat la 17 februarie 1997 o declarație prin care se afirmă cu claritate dorința acesteia de a adera la NATO. Dar la Summitul de la Madrid (iunie 1997) Bulgaria nu a fost admisă în primul val al aderării. Totuși Moscova păstrează o puternică influență în Bulgaria datorită dependenței acesteia de livrările de petrol și gaze rusești. Că este așa o dovedește și afirmația făcută de președintele Petăr Stoianov într-un interviu acordat postului de televiziune rus „N.T.V.”: „Bulgaria nu poate fi bogată și puternică fără Rusia”. Principala dispută în care Bulgaria a fost angrenată în Balcani în această perioadă a fost disputa lingvistică cu Macedonia. Ea a fost generată de refuzul Bulgariei de a semna, în primăvara anului 1997, un document bilateral în limbi bulgară și macedoneană. Comentatorul politic Steve Ashby remarcă faptul că adevarata problemă a relațiilor dintre cele două țări este lipsa unor interese economice comune. Economile celor două țări s-au confruntat cu mari probleme, iar schimbările economice au scăzut de la 500 milioane de dolari în 1995 la 150 milioane de dolari în 1997. Aceasta este motivul pentru care cele două țări și-au concentrat atenția asupra problemelor lingvistice și ale minorităților. Relațiile



FLOTA CHINEZĂ „PE RADAR”

Armata Poporului de Eliberare cuprinde aproximativ 3 milioane de militari activi și 1.500.000 rezerviști. Cu toate că planurile de viitor prevăd o reducere a personalului cu 500.000 de militari, structura armatei este imensă pentru toate standardele. Dotarea tehnică a rămas însă serios în urmă, multe echipamente de luptă fiind uzate moral și fizic.

Programele de modernizare, aflate în derulare, au reușit să implementeze planurile de restructurare, pentru început fiind redus numărul regiunilor militare, de la 11 la 7. Sistemul de învățământ militar a fost, de asemenea, eficientizat astfel încât ofițerii sunt pregătiți la standarde mai ridicate decât în trecut.

Conducerea politică a Chinei consideră o prioritate achiziționarea de tehnică de luptă modernă, pentru aceasta dezvoltând relații de colaborare, în special cu Rusia. Parteneriatul strategic semnat în aprilie 1996 de către președinții celor două țări, Boris Elțin și Jiang Zemin, a pus bazele juridice ale acestei colaborări, vânzările de tehnică de luptă modernă fiind în derulare, precum și programele de instruire a ofițerilor chinezi în Academiiile Militare rusești. Cu toate acestea există, încă, suspiciuni de ambele părți în legătură cu statutul de aliat sau de inamic, într-un viitor neprecizat.

Unul dintre obiectivele strategice trasate de Comitetul Militar Central se referă la dobândirea independenței în acest domeniu prin dezvoltarea programelor indigene de cercetare și producție a echipamentului militar modern. Doctrina actuală nu mai este concentrată exclusiv pe apărarea națională ci și pe dezvoltarea și proiecția puterii militare. Ca o consecință a acestui fapt, marina militară

ocupă în prezent rolul principal în structura forțelor armate, fiind urmată de aviație. Trupele de uscat care, în trecut, reprezentau forța supremă se află acum pe locul trei în programele de dezvoltare.

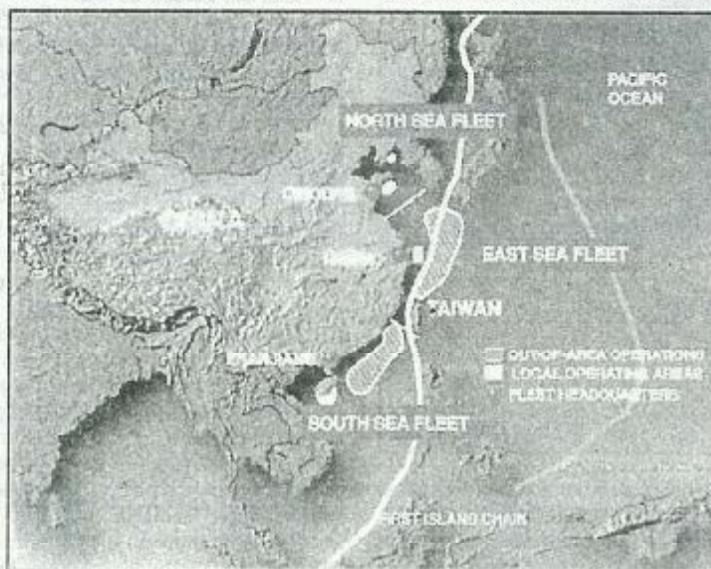
Obiectivele noii strategii

Reconsiderarea strategiei militare a Chinei a fost determinată de o serie de factori, dintre care cei mai importanți sunt:

- situația neclară din zona Pacificului determinată de fluctuațiile economice ale regiunii, un evident declin al rolului Rusiei, imaginea neclară privind implicarea S.U.A. și a Japoniei;

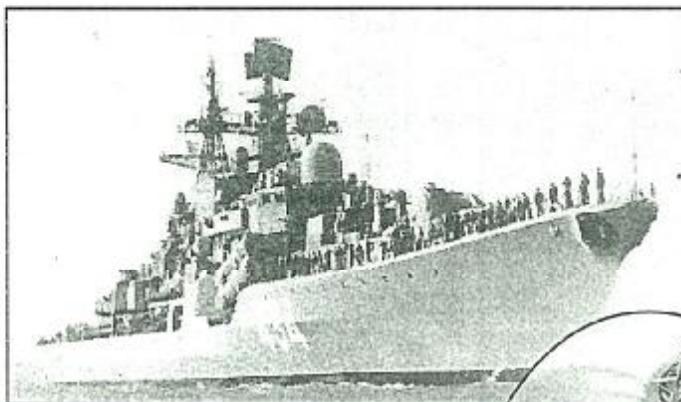
- dezechilibrul în creștere dintre necesitățile materiale și capacitatele de producție internă ale Chinei. Pentru 22% din populația globală sunt disponibile doar 7 procente din suprafața arabilă a acestuia, care este în continuu reducere, din cauza eroziunii solului și a altor factori de mediu. Estimările statistice preconizează că în anul 2020 China va avea aproximativ 1,5 miliarde locuitori. Astă înseamnă că, pe lângă resursele interne, vor mai fi necesare anual 285 milioane tone de cereale. Prin urmare este esențială stabilirea unor legături comerciale pentru asigurarea produselor alimentare de bază precum și extinderea exploatarii rezervelor piscicole din Marea Chinei de Sud;

- în ultimii 10 ani consumul de energie al Chinei a crescut cu peste 50%, devenind al doilea consumator, după S.U.A. Programele de dezvoltare a economiei, aflate în curs de desfășurare, au determinat creșterea consumului de combustibil (petrol), estimările indicând pentru anul 2005 o cerere de 6 milioane barili de petrol



pe zi. Producția internă nu depășește 3,3 milioane barili pe zi, ceea ce impune ca rutile maritime de aprovizionare să fie asigurate și din punct de vedere militar;

• în strânsă corelare cu factorii economici este și aspirația Chinei de a deveni o super-putere regională, capabilă să-și exerce autoritatea și să-și susțină interesele, în primul rând față de vecini. De asemenea, o ambicioză pe termen lung, la care nu va renunța niciodată, este resubordonarea Taiwan-ului.



Flota chineză de astăzi

Marina Militară a Chinei are în exploatare peste 1.100 nave de luptă, de trei ori mai multe decât cele care operează în U.S. Navy. Se constată, însă, un dezechilibru în componența flotei. Submarinele și navele mari reprezintă aproximativ 10% din numărul total, celelalte fiind nave mici de patrulare, dragoare și puite de mine. Forțele amfibii sunt slab reprezentate iar dotarea submarinelor asigură doar îndeplinirea misiunilor de apărare costieră.

Flota de submarine: cel mai reprezentativ este singurul submarin din clasa "Xia", cu propulsie nucleară, armat cu 12 rachete balistice CSS-N-3, cu o rază de acțiune de 4.560 km; se mai află în exploatare 5 submarine nucleare de atac din clasa "Han", ale căror misiuni nu sunt precizate, 53 din clasele mai vechi "Ming" și "Romeo", 3 din clasa "Kilo" (importate din Rusia; încă unul din această clasă urmează să intre în dotare) și unul din clasa "Song", construit foarte recent (1997), după proiecte indigene (încă două submarine din această clasă sunt în faze avansate de construcție, la Șantierul Naval Wuhan).

Forța navală de suprafață: componenta principală este reprezentată de 54 de nave (distrugătoare și fregate) din clasele "Luhu", "Luda", "Jiangwei", "Jianghu" și "Chengdu", majoritatea construite înainte de 1970; toate acestea sunt armate cu rachete navă-navă dar numai 35% dispun de rachete antiaeriene cu rază scurtă de acțiune, iar aparatura de navigație, de avertizare și de control al focului este depășită; aproximativ 1.000 de nave de luptă sunt destinate pentru patrulare costieră, operații de minare și de dragaj; 200 dintre acestea sunt armate cu rachete navă-navă dar posibilitățile de apărare antiaeriană sunt limitate; în serviciu se află 57 de nave de debarcare, toate având posibilitatea

să transporte 7.500 militari și 420 de blindate; pentru transport desant mai sunt destinate aproximativ 140 de vehicule amfibii.

Infanteria marină este formată dintr-o brigadă specializată, cu 5.000 de militari și 3 divizii aflate în compunerea trupelor de uscat, antrenate pentru operații de debarcare, efectivul total fiind de aproximativ 30.000 de militari. Având în vedere dotarea actuală, doar 80% dintre aceștia pot fi ambarcați pe navele de transport desant.

Planurile de perspectivă

Programele de dezvoltare a flotei, pe termen mediu și lung, sunt foarte ambițioase și au ca principale scopuri asigurarea desfășurării forțelor navale, într-o primă etapă, în "apele verzi" - zona apropiată, până la primul lanț de insule (Japonia, Senkaku, Taiwan și Borneo) și în a doua etapă (până în anul 2020), în "apele albastre" - zona îndepărtată, al doilea lanț de insule (Kurile, Bonin, Papua-Nouă Guineă).

Începând cu anul 1997 se constată o creștere semnificativă a numărului marșurilor de instrucție în zone îndepărtate – Mexic, Peru, Chile, Thailanda, Filipine, Noua Zeelandă, Australia etc.

Proiectul unui nou submarin nuclear este în curs de finalizare, în Șantierul Naval Bohai, și probabil în anul 2000 va fi lansat la apă, când se preconizează și intrarea în dotare a primului portavion.

Principalul partener pentru modernizarea flotei este Rusia care



urmează să transfere Chinei 3 distrugătoare din clasa "Sovremenny" și un portavion din clasa "Kuznetsov", pentru "dezasamblare". Specialiștii ruși urmează să ofere consultanță pentru modernizarea sistemelor de conducere a focului, de navigație, de evaluări topografice și de ghidare a rachetelor. A mai fost cumpărat, tot pentru "dezasamblare", portavionul australian "Melbourne" și sunt indicații că Marina Regală Britanică urmează să transfere Chinei nave de instrucție, purtătoare de elicoptere, "Argus".

Sinteză a articolelor „Maritime ambition – China's naval modernisation”, publicat în revista „Jane's Navy International” (mai 1998)

Traducerea și adaptarea Căpitan Costel SUSANU



Respirația spirituală a mării



Eugen ILINA -
„Autoportret”

CARNET PLASTIC

1948 este anul în care primul marină militar este primit în Uniunea Artiștilor Plastic, secția pictură – comandorul (r) DIMITRIE ȘTIUBEI, (1901-1986). El aparține acestui veac final de mileniu, fiind cunoscut și recunoscut drept un pictor de peisaje marine clasic universal.

1998 este anul în care cel de-al doilea marină – maistrul militar EUGEN ILINA – devine membru al Uniunii Artiștilor Plastic, secția sculptură.

Despre EUGEN ILINA am mai scris. Un oltan cu har, ambicioz, cutezător, care pune pe pânză, cu îndrăzneală, culorile, verdele crud, mustos al Deltei, griurile-albăstrui, dar cea care, indiferent de anotimp, „urge” molcom în lucrările lui, ca și timpul existențial continuu, către infinitul marin - Dunărea, ea este obseja lui.

Pe EUGEN ILINA l-am aflat și în calitate de sculptor în ultimile două expoziții personale: în noiembrie 1997, la Cercul Militar Național, București, și în decembrie 1997 – ianuarie 1998, la Muzeul Marinei Române, Constanța, unde a expus sculptură mică, lucrată în marmură. Adevărate bijuterii – nuduri, torsuri ori capete, ronde-bosse-urile degajă echilibru, candoare, o anume fragilitate, căldură. Dacă blocul de marmură prezintă impurități, ILINA nu le tratează drept anomalii, ci le pune în valoare, creându-le corespondente în reliefuri armonizante.

La puțin timp de la primirea sa în Uniunea Artiștilor Plastic ne-a primit în atelierul său aflat în incinta Academiei de Înalte Studii Militare. Trecându-i pragul, ne-am amintit proverbul: „Omul sfîntește locul”. Și nu numai ... „Omul Om nu uită de unde a plecat”.

Așa se face că, în planurile sale, EUGEN ILINA își propune realizarea unei galerii cu portretele în ulei ale amiralilor comandanți ai Marinei Militare Române (1898-1998), a cărei vernisare îl place să creadă că va fi la Ziua Marinei Române 1999.

Am plecat cu convingerea că, indiferent de materialul de lucru - marmură, ulei ori tempera - trăinicia operei acestui artist plastic marină - EUGEN ILINA - este garantată de talentul și tenacitatea sa.

Mariana PĂVĂLOIU



Marea Noastră



Revistă pentru propaganda, orientarea și apărarea intereselor pe apă (Revista Ligii Navale Române), iulie-septembrie 1998. Din sumar: Marea noastră cea de toate zilele – Marea Neagră: încotro? • Situația ecologică actuală a Mării Negre și implicațiile în compozitia ictiofaunei și pescuitului românesc • Un secol de cercetări marine românești la Marea Neagră • Pentru supraviețuirea Marinei Române • Ziua Marinei Române la Brăila: Între savoarea tradiției și supliciul tranziției • Un galion pentru mileniul trei • Marea Neagră și Marea Mediterană în portulanele italiene și catalane din secolele XIII-XIV • Comandorul Dimitrie Știubei (1901-1986). Opera sa peste hotare, ecouri din presa străină a vremii • Membri L.N.R. din diasporă: Mangalia unui dor etern. (B.D.)

Vasile Moldovan
VIA DOLOROSA

Întâlniri omenești în spirit de haiku

Semnalăm cu placere, recenta apariție a volumului de poezie intitulat „VIA DOLOROSA” - tristeuri crestine în spirit de haiku”, semnat de cunoscutul ziarist militar, colonel Vasile Moldovan. Apărută în editura „Fiat Lux”, cartea se recomandă cititorului deschis sufletește spre universul creștin și spre cel al genului de poezie haiku. (C.C.)

Litoralul românesc

Stampă la Pencil Coxin
Des estampes au Pastel Coxin
Pentru Eauxous Landscapes



De un deosebit succes în librării se bucură albumul dedicat orașului Constanța: „LITORALUL ROMÂNESC – STAMPE LA PONTUL EUXIN”, apărut în condiții grafice de excepție. Mihail Serbanescu, cunoscut fotoreporter și editor toliman ne propune o colecție de imagini ale litoralului românesc de ieri și de azi, reușind să surprindă cu o impresionantă finețe fața nevăzută a lucrurilor și spiritul locului.

Albumul poate fi procurat la prețul de 230.000 lei. Relații la redacția revistei „MARINA ROMÂNĂ” (C.S.)



(Publicație editată de Liga Maiștrilor Militari de Marină – Constanța) nr. 33 (ianuarie 1999).

Din sumar: Domnilor subofițeri, cu respect • Scrisoare deschisă domnului Victor Babuic, ministru Apărării Naționale • Legea-i lege, nu-i tocmeală! • Sistemul financiar de întrajutorare camaraderească, la ora băilei! • La început de an, o glumă... cam amară. (B.D.)

REVISTE DE MARINĂ STRĂINE INTRATE ÎN BIBLIOTECĂ REDACȚIEI



REVISTA GENERAL DE MARINA

FUNDADA EN 1877
AGOSTO-SEPTIEMBRE 1998



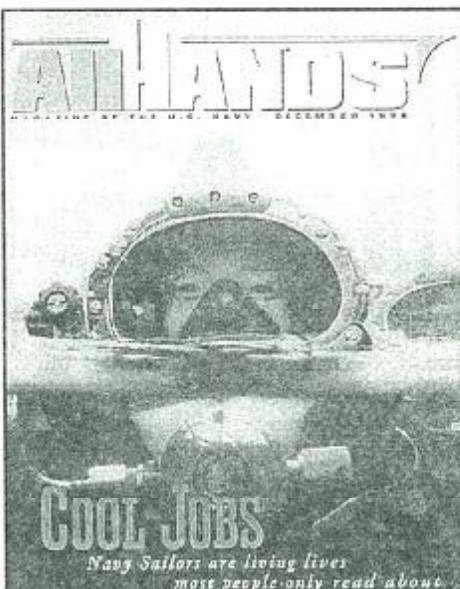
REVISTA GENERAL DE MARINA (august-septembrie 1998). Număr consacrat integral Centenarului de la '98 (războiul hispano-american din 1898). Din sumar: Reflecții despre '98 • Câteva considerații asupra dezastrului de pește mări din 1898 • Divagații pe tema înțarcerii la dezastrul din '98 • Războiul din '98 în documente nordamericane • Războiul hispano-nordamerican din 1898: debarcările forțelor nordamericane în Daiquiri, Siboney și Guantanamo • Navele escadrei amiralului Cervera • Escadra amiralului Cervera, după un articol al "Revistei General de Marina" din august 1898 • Escadra de rezervă • Războiul ignorat din Puerto Rico • Jose Gutierrez Sobral. Atașat naval la Washington (1895-98) și redactorul "Revistei General de Marina" • Marea în filatelie (Anul 1898). (B.D.)

ALL HANDS. Magazine of the US Navy (decembrie 1998). Din sumar: • Legenda „Blue Angels”, escadrul de demonstrații aeriene al US Navy • Prima femeie afro-americană atestată ca scafandru • Programul pentru schimb de personal - un marin american pe fregata germană FGS Brandenburg • Urmăritorii de torpile - activitatea tehnicienilor „torpilori” • Parașutisti unităților speciale SEAL fac „salturi în timp” • „Aquaman”, un pasionat instructor al delfinilor de luptă. (C.S.)

BLAUE JUNGS (ianuarie 1999). Din sumar: • Centrul de comunicații al marinei • Acțiunile trupelor de uscat în sprijinul unităților de marină • Caracteristicile tehnico-tactice ale vedetelor rapide din clasa „Tiger” • SOS: acțiunea de stingere a unui incendiu produs pe nava comercială „Pallas” • Practică în unitățile de submarine • Operațiune de salvare pe fregata „Rheinland-Pfalz” • Acțiuni de colaborare cu armatele țărilor recent admise în NATO: Polonia, Cehia și Ungaria • Muzeul marinei din Flensburg. (C.S.)

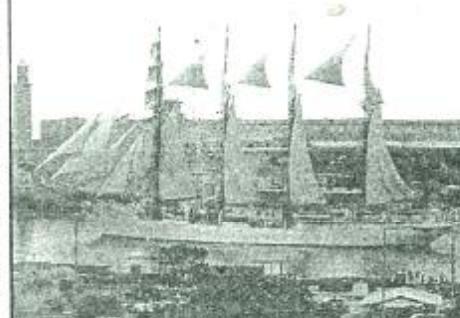


oceanografică a zonei economice exclusive spaniole: Explorarea secolului XXI • Un naufragiu spaniol care a stat la baza romanului lui Daniel Defoe, „Robinson Crusoe” • Marea în filatelie: Oceanele la EXPO '98 • Oceanele: Trecut și viitor. (B.D.)



REVISTA GENERAL DE MARINA

FUNDADA EN 1877
OCTOMBRIE 1998





Pentru fiecare dintre noi, cel care încă din pragul tinereții ne-am dedicat profesiei militare prin depunerea jurământului, sub drapel, față de țară, vine împlacabil și momentul sfârșitului

Comandor inginer ION BAZAVAN

de carieră, cunoscut sub denumirea de „trecere în rezervă”, cu alte cuvinte, pensionarea.

La jumătatea lunii noiembrie 1998 un astfel de moment încărcat de emoții și generator de nostalgie l-a trăit, în mijlocul tuturor cadrelor unității, domnul comandor inginer ION BAZAVAN, comandanțul Bazel de Reparații Navale, unitate pe care revista noastră a denumit-o, în demersurile sale publicistice, „nava fără număr de bordă”.

S-a născut la 16.11.1943, în județul Buzău. După absolvirea cursurilor Liceului Militar „Dimitrie Cantemir”- Breaza și „Stefan cel Mare”- Câmpulung Moldovenesc, în anul 1961, a urmat, între anii 1961-1966 Școala Superioră de Marină din Baku (fosta U.R.S.S.) devenind specialist în rachete navale.

Până în anul 1972 a lucrat ca specialist în rachete navale la bordul navelor portătoare de rachete, iar între anii 1972-1978 a înălțat funcția de

comandanț al navei de demagnetizare.

Celelalte trepte profesionale s-au derulat astfel: 1978 - 1983 – cercetător la Centrul de Cercetări al Marinei Militare; 1983 - 1991 – ofițer în Direcția Tehnică a Marinei Militare; 1991 - 1994 - șef birou coordonare, cercetare științifică și integrare învățământ la Academia Navală „Mircea cel Bătrân”; 1994 - 1995 – inginer șef la Baza de Reparații Navale; 1995 - 1998 – comandanț al aceleiași unități.

Înzestrat cu putere de muncă, spirit organizatoric și adept al devizei „lucrului bine făcut”, pasionat, printre altele, și de electronică, domnul comandor inginer ION BAZAVAN își continuă viața activă integrat societății civile. A fost și continuă să fie un prieten apropiat al revistei „MARINA ROMÂNĂ”, fapt pentru care redacția îi transmite urări de sănătate, de viață lungă și activă, plină de împliniri.

*La mulți ani,
domnule comandor!*

☞ Urmare din pag. 21

Unde se poate găsi și cum poate fi identificată o asemenea apă?

Se pornește de la proprietățile fizico-chimice ale apei. Pe măsură ce structura se apropie de cea ideală, tensiunea superficială și rezistența apei la presiuni ridicate cresc foarte mult. Înseamnă că o apă structurată, în natură, se poate găsi numai la mari adâncimi (peste 100 m), unde există în pânze subțiri, fiind cunoscută ca „apă plată”. De asemenea, izvoarele de mare adâncime conservă o structură foarte bună și o neutralitate aproape ideală ($\text{pH}=7$) a apei. Așadar, apă plată - apa de cea mai bună calitate structurată - ar putea reprezenta o adeverată "apă vie" pentru organismul uman în suferință. Consumul de apă plată prezintă o serie de avantaje:

În primul rând sporește rezistența la reacțiile de transformare în ioni și/sau radicali liberi. Scade capacitatea potențială de oxidare a lanturilor de carbon din structura proteică și, legată de aceasta, se micșorează pierderile de energie de către țesuturi. În acest sens, apă de mare adâncime reprezintă, indirect, un antioxidant ideal.

În al doilea rând se asigură o protecție suplimentară a celulei vii, o structură de calitate superioară a apei îndepărtând sau izolând elementele străine, agresive.

În al treilea rând se reduce gradul de



ionizare al țesuturilor prin conservarea structurii superioare a apei acestora.

Și, în fine, crește stabilitatea termică a țesuturilor prin creșterea capacitatii calorice a acestora.

Legat de cele arătate mai sus vă prezentăm și câteva considerații:

Tensiunea superficială a apei este un indicator al celei mai bune apei, avându-se în vedere relația directă cu capacitatea de absorție de către țesuturi.

La temperatura de $+4^{\circ}\text{C}$ apă are densitatea maximă, respectiv unghiul de refracție minim; drept urmare, apă din

țesuturile organismului primește la această temperatură cea mai mare cantitate de energie luminoasă - sursa principală a vitalității.

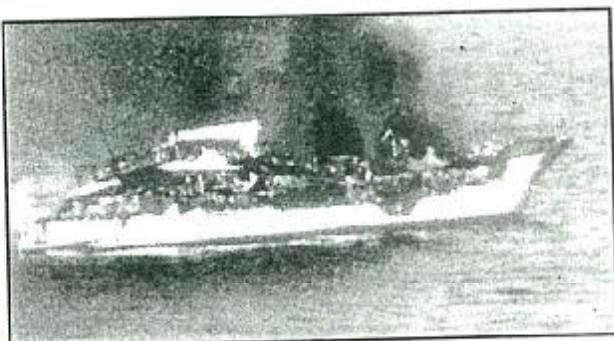
După părerea noastră, substanța necunoscută cu ajutorul căreia timusul participă la sinteza proteinelor este apă structurată din organism. Această ipoteză explică de ce timusul produce o mai mare cantitate de apă structurată la cca. 20 ani - perioada de creștere a organismului uman - după care acesta se atrofiază până la necesarul refacerii structurilor proteice deteriorate.

O sursă alternativă de apă bine structurată o constituie legumele și fructele proaspete, cu un mare conținut de apă. Legat de aceasta trebuie arătat că, după părerea noastră, tratarea legumelor și fructelor prin câmpuri electrice în scopul creșterii producției conduce la amplificarea polarizării moleculelor de apă, cu consecințe nefaste pentru organismul consumatorului. În acest caz se impune o depolarizare electrică înainte de a fi scoase pe piață.

Este important, pentru sănătate, să se evite consumul de apă cu structură alterată (credem că prin fierbere apă își degradează structura, cel mai probabil prin ruperea punctilor de hidrogen dintre molecule).

Refacerea structurii apei din țesuturile bolnave este o terapie de luet în considerare, spre exemplu prin realizarea unor tehnologii de răcire locală a acestora pe durata tratamentului.

MAREA CRUDĂ SALVARE ÎN MAREA IONICĂ



Marinari de la bordul navei americane USS "SAIPAN" (LHA2) - nava face parte din clasa Tarawa și este destinată transportului și operațiilor de desant a forțelor amfibii pe lârm, folosind nave de debarcare pe pernă de aer (LCAC), nave de debarcare convenționale și elicoptere (n.n.) - aflată în Marea Ionică, au încercat să salveze nava grecească "HUNTRESS", de 144 de picioare lungime (aproximativ 43 de metri), după ce au recepționat un mesaj potrivit căruia sala mașinilor era cuprinsă de flăcări. La o oră și jumătate după ce a recepționat mesajul de urgență, USS "SAIPAN" a ajuns la locul dezastrului și a trimis imediat o șalupă pentru salvare. Curând după aceasta echipajul navei "HUNTRESS", 6 bărbați și 2 femei, erau teferi și în siguranță la bordul navei americane. Între timp la bordul navei "SAIPAN" a fost organizată o echipă de intervenție pentru a lupta cu flăcările de pe "HUNTRESS". În ciuda eforturilor eroice ale membrilor acestei echipe de a stăpâni flăcările, totuși "HUNTRESS" a fost pierdut. "Cel puțin am scapat cu viață" – a spus căpitanul navei, Mike Holmes, originar din sudul Californiei.

Surface Warfare. (septembrie-octombrie 1998)
Traducere și adaptare Bogdan DINU



BAZE NAVALE PLUTITOARE

Kvaerner Maritime, divizia norvegiană a cunoscutului colos industrial finlandez, și-a adjudecat (în cursul anului 1998) un contract foarte important al Departamentului Apărării al Statelor Unite. Grupul norvegian l-a fost încredințat un studiu pentru ceea ce ar putea fi definită ca cea mai mare structură maritimă din lume, sau o bază navală plutitoare.

Proiectanții au prevăzut trei platforme semisubmarine, legate de două puncte semiplutitoare flexibile, care împreună ar trebui să constituie o structură enormă lungă de 1.600 metri și largă de 140 de metri.

Sea Base – după cum a fost denumită noua megastructură – va fi în măsură să absoarbă mișcarea provocată de marea agitată, rămânând complet operativ chiar și în condiții meteorologice grele. La bordul bazei este prevăzută realizarea unei piste de aterizare pentru avioanele de transport de mare capacitate C-17 și capacitați adecvate pentru primirea a 10.000 de persoane. După primele estimări, o bază completă de acest tip ar putea costa în jur de sapte miliarde de dolari (alte date pot fi găsite și în articolul „Sea Base, cea mai mare bază militară plutitoare din lume”, publicat în Cois Bleu, ianuarie 1998).

*Rivista Marittima,
octombrie 1998*
Traducere și adaptare
Bogdan DINU

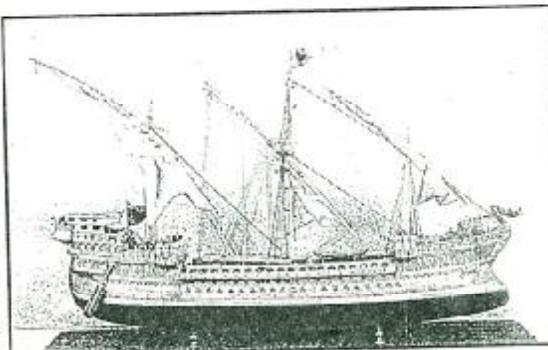
DROMON

Termenul dromon (cu pluralul dromoane) este atestat începând din secolul al V-lea după Hristos și înseamnă, în traducere ad litteram, „navă rapidă”. Primele dromoane aveau în jur de 100 de tone și o lungime de vreo 30 de metri. Erau propulsale cu vele latine și / sau pătrate (câte una pe fiecare din cele 1-3 catarge), precum și cu până la 100 de rame, dispuse pe câte unul sau două rânduri în fiecare bord. Ulterior, ramele s-au redus ca număr, dar au crescut în dimensiuni, fiecare fiind mânuită de mai mulți oameni. Pe lângă marinari și trăgători la rame, dromonul avea la bord și soldați pentru mânuirea balistei, lupta la abordaj și debarcarea pe litoral în vederea ducerii războiului pe uscat. Soldații dispuneau de armamentul individual obișnuit în epoca respectivă (sabie, sulită etc.). Pe la sfârșitul secolului al VII-lea au apărut pe dromoane niște „sifoane” fixe și / sau mobile care împroșcau pe navele inamice un lichid incendiar cunoscut sub numele de „foc grecesc”. Acest lichid incendiar putea fi aruncat și cu ajutorul unor grenade confectionate din argilă arsă. Pe nava inamică se mai aruncau coșuri cu serpi veninoși sau vase umplute cu lichide fierbinți (ulei, grăsimi). Bordurile dromonului erau protejate cu plăci metalice, iar pe punte se întindea un strat de nisip și piatră imbibate cu apă.

În epoca sa de glorie, ca navă de luptă principală a Imperiului Bizantin, dromonul era o galeră masivă de vreo 200 de tone, 36-55 metri lungime, 5-8 metri lățime, cu pescujul de 1,5-2 metri. La bordul său se aflau peste 300 de oameni.

În secolele VIII-IX, dromonul a început să fie folosit și în alte flote, mai ales în cea venețiană, inclusiv ca navă mare de transport, el dispărând din nomenclatura navală în secolul XIV.

Comandor (r)
Neculai PĂDURARIU





ECOLOGIE

PERICOLUL POLUĂRII APELOR CU METALE GRELE

• În ultimii 20-25 de ani a crescut în Dunăre conținutul de metale grele toxice foarte persistente, care prin bioacumulare devin cancerigene, teratogene (interferă negativ evoluția fătului) sau mutagene pentru om și animale.

• Spre deosebire de animalele terestre care preiau metalele grele direct din mediul, pe calea hranei și a respirației, peștele acumulează aceste metale în principal prin branhi și, într-o cantitate mai mică, ele pătrund prin suprafața corpului.

• Deși ictiofauna (peștii) este la capătul lanțului trofic acutiv, ea are o concentrație mai mică de metale grele în mușchi decât o altă organisme din fauna inferioară (zoobentos, alge, macrofite, mușchi), adică în măsura în care metalele grele sunt împlicate, nu există bioacumulare în pești, deoarece anumite organe ale peștelui sunt responsabile de acumulare și dezintoxicare.

• Mercurul și vanadiul existent în mici cantități în apa râurilor și fluviilor se acumulează în mușchii peștelui și mai puțin

în organele sale interne, iar când concentrația acestor metale crește în apă, ele se acumulează preferențial în ficat și splină; alte metale grele, în funcție de gradul de imisie (împrăștiere în apă), se acumulează în rinichi, splină și ficat, iar aceste organe sunt preluate în analizele de laborator pentru a estima conținutul de metale numai în apele contaminate masiv.

• Pestii răpitori acumulează mai multe metale grele (sub formă legată de proteinele cu molecule mici – metalotioniene) decât peștii fitofagi.

• Conținutul de metale grele (cupru, plumb, zinc, crom, vanadiu, arsen, cadmiu, nichel, mangan, mercur) a fost mai mare în 1996 la barajul Portile de Fier I, în sedimente fine (maluri și suspensii din lac). Alte valori importante au fost înregistrate la km 481, în currentul de adâncime din porturile Giurgiu – Ruse; km 375 – currentul de adâncime Silistra și de-a lungul brațului Sulina.

Probele de ape colectate în 1996 au prezentat concentrații mari care depășesc valorile standardelor românești și ale Uniunii Europene în următoarele zone: Mla 54+50; km 39,7; Chilia km 999; km 171.804; km 969,5 ; km 72 Sulina.

Mercurul, plumbul, cuprul, cromul, fierul, manganul și nichelul au prezentat, în probele de ape, valori în limitele standardelor.

• Convenția de la București (1992),

privind protecția Mării Negre împotriva poluării prevede, în articolul nr. 7 și în Protocol - articolul nr. 1 - ca părțile contractante să ia toate măsurile necesare pentru prevenirea, reducerea și controlul poluării mediului marin al Mării Negre cauzate de descărcările din surse de pe uscat, de pe teritoriul lor cum sunt râuri, canale, așezări costiere, alte结构uri artificiale, guri de descărcări sau scurgeri ce emană de la orice altă sursă cu baza pe uscat, inclusiv prin atmosferă.

• Convenția de la Berna (1979) privind conservarea vieții sălbatică și a habitatelor naturale din Europa, la care România a aderat în 1993, recunoscând că flora și fauna sălbatică constituie un patrimoniu natural de valoare estetică, științifică, culturală, recreativă, economică și intrinsecă care trebuie protejat și transmis generațiilor viitoare.

Rolul esențial al florei și faunei sălbatică este în menținerea echilibrului ecologic, iar conservarea habitatelor naturale este unul dintre elementele esențiale ale protecției și ocrotirii florei și faunei sălbatică la care trebuie să coopereze mai multe state.

Biochimist dr. Maria MÂRZA

Cercetător științific la
Institutul Român de Cercetări Marine -
Constanța



FILATELIA ȘI MAREA

În premieră pe țară

În anul 1998 R.A.Edipost - București a pus în circulație, pentru prima dată în țara noastră, o emisiune cu tematica „FARURI”, formată din 4 mărci poștale reprezentând faruri de pe litoralul românesc, cu valori de 900, 1.000, 1.100 și 2.600 lei.

Farul GENOVEZ a fost construit în anul 1860 de o companie engleză ce construise și calea ferată Constanța-Cernavodă. Lucrările de construcție au fost conduse de maiorul Artin Aslan. Farul avea o lumină albă fixă, la 21 m peste nivelul mării și o vizibilitate până la 9,5 Km. Turnul hexagonal, cu o bază de 3,5 m din calcar ceriușu, este înalt de 8 m și are în vârf o cupolă metalică. A funcționat până în decembrie 1913. În anul 1955 a fost declarat monument de arhitectură.

Farul CONSTANȚA este construit pe faleză, la vest de portul Constanța – 15 octombrie 1958 (începerea construcției) și a intrat în funcție la 20 mai 1961. Înălțimea este de 58,2 m, iar înălțimea farului deasupra mării este de 87 m, cu o vizibilitate până la 24 Km, cu lumină de culoare albă cu grupa de scări

de 29,8 secunde (lumină 0,4 secunde, întuneric 6,6 secunde – lumină 0,4 secunde, întuneric 22,4 secunde).

Farul SFÂNTU GHEORGHE este construit în anul 1965 și are o înălțime deasupra nivelului mării de 48 m cu o vizibilitate de 19 Km, lumină albă cu un grup de două scări, cu o perioadă de 7,2 secunde.

Farul SULINA a intrat în funcție în anul 1982 și este cel mai modern far românesc. Are o înălțime de 49 m și o vizibilitate de 19 Km; lumină albă cu un grup de 3 scări, cu o perioadă de 16,2 secunde. El luminează calea navelor care navigă în partea de Nord a Mării Negre și doresc să intre pe canalul Sulina.

Comandor (r)
Francisc Hosciuc





CERCUL MILITAR TULCEA

Manifestare dedicată *Luceafărului* poeziei românești

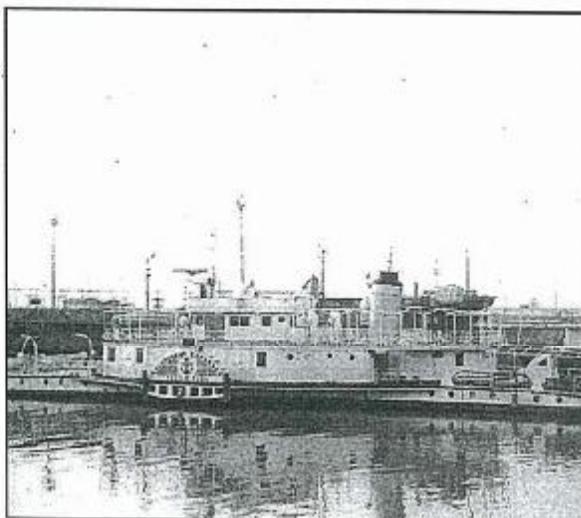
Confirmându-și, și cu acest prilej, statutul de instituție culturală cu prestigiu recunoscut în viața spirituală a orașului de pe malurile Dunării, Cercul Militar Tulcea a organizat în ianuarie o inspirată manifestare dedicată marelui poet național **MIHAI EMINESCU**, cu prilejul aniversării a 149 de ani de la nașterea acestui **Luceafăr** al poeziei românești.

Au vorbit despre viața și opera marelui poet căpitan-comandorul **George GHEORGHIU** și locotenent-colonelul **Vasile STAN** după care, cei peste 100 de participanți (marinari, grăniceri, jandarmi din garnizoana Tulcea și alți locuitori ai orașului) au urmărit un frumos spectacol muzical-literar susținut de elevi ai Școlii de artă din oraș, îndrumați de profesorul **Mihai GUȚU**.

Locotenent-colonel Vasile STAN

Seful Cercului Militar Tulcea

EVENIMENTE / FLASH



Nava de comandament „Locotenent-comandor VASILE PĂUN”, un adevarat veteran al valurilor...Dunării, în peisaj hibernal, în portul Brăila.



Tradiționala sărbătoare creștină a BOBOTEZEI s-a desfășurat, și în acest an, în portul Tomis din Constanța. Scafandrii au recuperat crucea, din apele mării.

NOUTĂȚI EDITORIALE

Semnalăm apariția recentă a trei noi valoroase lucrări înscrise în sfera literaturii, document și care vizează aspecte inedite din istoria României.

- **Contraamiral Horia Macellariu – ÎN PLIN URAGAN (25.000 lei);**
- **ROMÂNIA ÎN FAȚA CONFERINTEI DE PACE – PARIS 1946 (25.000);**
- **DECORATII ROMÂNEȘTI DE RĂZBOI 1860-1947; în limbile română, engleză, franceză, germană.**

Cei interesați își pot procura aceste cărți și de la sediul revistei noastre.
Relații la telefoanele 041/61 57 00/238, 041/61 81 27.

ERATĂ

Datorită unei erori redacționale, pentru care ne cerem scuze cititorilor, a fost greșit inserată explicația foto din numărul 58 al revistei, pagina 19. Explicația corectă este: În marș, corveta „RESHITELNI”.

