

MARINA ROMÂNĂ

REVISTĂ EDITATĂ DE MARINA MILITARĂ

NR. 60 (MARTIE-APRILIE 1999)



Din SUMAR:

STATUL MAJOR AL MARINEI MILITARE

MARINA ROMÂNA

NR. 60
MARTIE
APRILIE
1999

REVISTĂ EDITATĂ DE MARINA MILITARĂ

COLEGIUL DE REDACȚIE

Redactor-șef:

Comandor Ioan DAMASCHIN

Secretar general de redacție:

Lt. col. Coftin 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
înțelegăză

ISSN 1222-9423

B 95099-13

Operațiunile tehnico-editoriale au fost
asigurate de C.E.A.T.E.P.T.A.

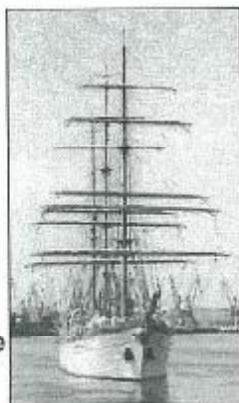
Tehnoredactare computerizată:
Adrian PANDEA

Tiparul executat la
Tipografia Militară a Ministerului Apărării
Naționale sub comanda nr. 1037/1999

6

NAVA-ȘCOALĂ „MIRCEA”

A doua tinerețe la... 60 de ani



8

Secția de nave speciale și auxiliare a Divizionului nave scafandri

10

“BRAIN STORMING” la bordul distrugătorului “MĂRĂŞEŞTI”

12

Oamenii bătrânlui fluviu



14

MUZEUL MARINEI ROMÂNE - 30 de ani de existență -

20

La bună vedere, SULINA !



26

Flota belgiană “pe radar”

29

MAGAZIN



*Coperta IV - Vedeta militară de
intervenție cu scafandri VENUS
în acvatoriu portului Constanța*



*Coperta I - De strajă
pe Dunărea bătrână*

NAVA-ȘCOALĂ „MIRCEA”, REPER ÎN ISTORIA NAVALĂ ROMÂNEASCĂ

In actele date pentru țară, dar mai ales pentru cele străine, domitorii noștri își arătau filiația creștină „cu voia (mila) lui Dumnezeu”, dar și hotarele între care stăpâneau și pe care cu sfîntenie le apărau. Dacă Roman al II-lea se intitula, la 1392, „domn de la munte până la Mare”, contemporanul său era „Io Mircea, mare Voievod și Domn (...) de amândouă părțile de peste toată Dunărea până la Marea cea mare și singur stăpânitor al cetății Dârstorului”. Dunărea și Marea - sintagma vietii pe apă a românilor dîntotdeauna - împreună cu cheia sistemului de apărare a Dobrogei - Dârstorul (Siliстра) - sunt menționate cu mândrie și apărate de corăbil, ca frunzarii de stat. Numele lui Mircea cel Bătrân are pentru marinarii români conotații deosebite, el aflându-se pe diferite trepte în timp, în devinirea armei lor, pentru că factorul uman, alături de „unealtă” (corabie ori vapor) se contopesc într-un tot, simbolul fiind „Spiritul MIRCEA”.

Crearea lui are ca an de grație 1882, când, la Londra, patriotul om politic Ion Ghica botează bricul cu numele voievodului Mircea cel Bătrân. Vreme de patru decenii, marinarii noștri și-au făcut ucenicia la bordul lui, mergând pe undele scânteietoare ale bătrânlui fluviu, dar și pe valurile mărilor străine și chiar ale Atlanticului. I-a fost dat bricului MIRCEA să intre în legendă încă din timpul vieții și, cu generozitatea sexagenarului, „să-și încoroneze” la 17 mai 1939 fiul, a doua navă-școală construită de data aceasta în Germania, la Hamburg, de către „Blohm und Voss”. El s-a născut prin voință națională, căci, prin osârdia Ligii Navale Române, s-au strâns prin subscripție publică, de la mai toți românilii, 6 milioane lei ce au intrat în cele 120 milioane, cât a costat nava. MIRCEA pleacă în primul marș de instrucție la 3 iulie 1939, străbătând Marea Mediterană de la apus la răsărit, pe parcursul a 5.552 Mm. De la Alexandria la cap-compass Constanța, când norii negri ai războiului pluteau deasupra lumii. Portul Brăila avea să-l găzduiască pe timpul urglei. Dar, deși misiunea sa era de navă-școală, nu scăpa de drumul

pribegiei. La sfârșit de august - început de septembrie 1944, când se derula drama Marinei Române, în convoiul Odessa intra și MIRCEA. E drept, avea să se reîntoarcă primul la „pulii” lui, el, albatrosul cu aripile larg deschise, ocrotitoare, în mai 1945. MIRCEA a moștenit nu numai numele înaintașului său dar și atribuibile acestuia legate de pregătirea marinărească a viitorilor ofițeri. Între anii 1946-1948, localurile scolilor marinei fiind ocupate de sovietici, MIRCEA a și cazat

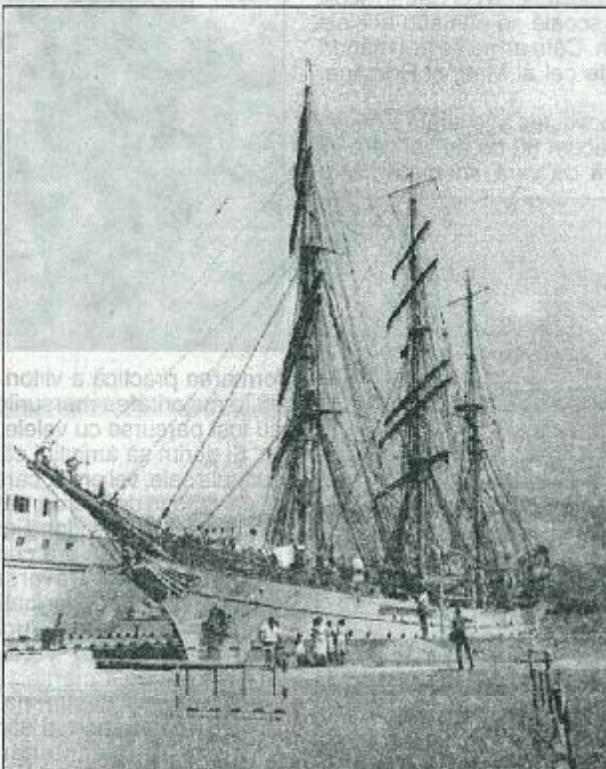
la bordul său promoțiile acelui timp, acolo desfășurându-se pregătirea teoretică, dar și cea practică. Mai mult chiar, pentru că nava-bază CONSTANȚA a rămas la Odessa, MIRCEA împreună cu LIBERTATEA - fostul laht regal LUCEAFĂRUL - au fost utilizate ca nave port-desant pe litoralul românesc, în cadrul operațiilor Marinei Militare, concurență astfel și la instruirea batalionelor de infanterie marină.

Marșurile de instrucție, reluate din anul 1947, au constat în scurte voiaje în Marea Neagră, timp de un deceniu, dar care nu întotdeauna au fost „calme”. Furtunile, chiar până la gradul 7, în septembrie 1953, l-au făcut să-si caute adăpost în porturile

bulgărești Nesebăr și Varna.

MIRCEA se reîntoarce la Brăila în anul 1957, de data aceasta în căntierul naval, pentru reparații. Dar înaintea finalizării operației, navei i se dă o altă destinație și anume navă-bază a detasamentului de nave auxiliare Mangalia, măsură ce a afectat pregătirea următoarelor promoții.

Dar în anul 1963, la comanda Marinei Militare este numit contraamiralul ing. Grigore Marteș, care într-o conjunctură favorabilă atrage atenția celor în drept asupra albatrosului cu aripile lăsate, ce „iernă” în portul Mangalia în plină vară. Astfel, la 12 octombrie 1965, MIRCEA, remorcăt de VITEAZUL și VOINICUL,



Mariana PĂVĂLOIU

continuare în pag. 4

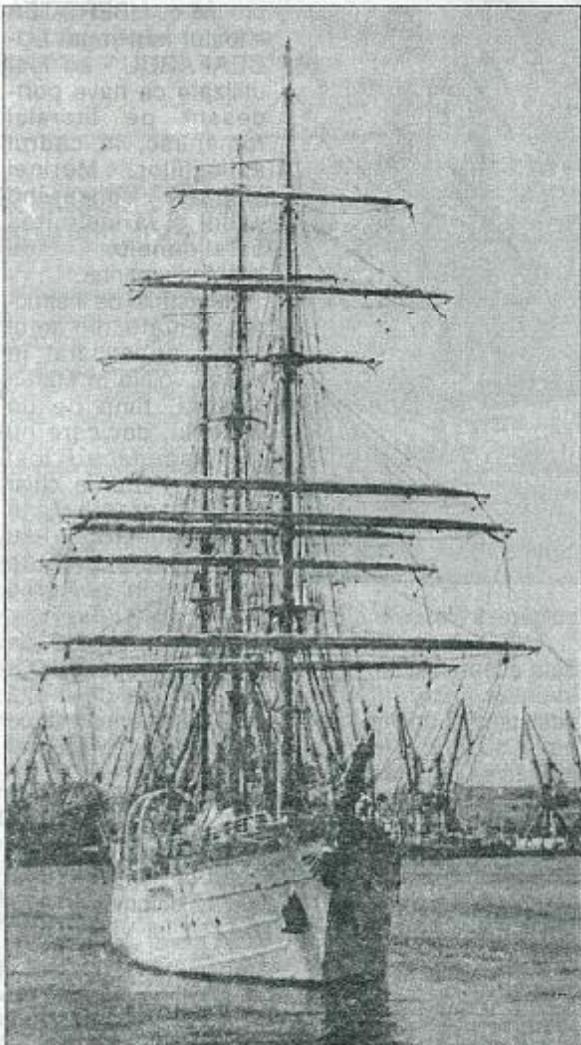
urmare din pag. 3

pornește spre șantierul de origine unde va ajunge la 19 ianuarie 1966, după o confruntare în Biscaya cu o furtună de gradul 8-9 și valuri de până la 14 m. După un proces amplu de modernizare, ce a durat 8 luni, MIRCEA întreprinde două marșuri de recepție în Marea Nordului și pe Elba, iar la 7 noiembrie 1966 fundează ancora acasă, la Constanța.

În anul următor (15 iunie-30 august) MIRCEA reia seria marșurilor de instrucție având la bord atât elevi ai Școlii Superioare de Marină cât și elevi ai Școlii de Maistri. Punctul terminus: Portsmouth. Până la sfârșitul anului, cu elevi ai sus-amintitelor școli de marină, împreună cu dragoarele de bază 15 și 16, efectuează o vizită oficială în portul Sevastopol, în condiții meteo nu tocmai prielnice.

Anul 1968 rămâne în istoria Marinei Române și prin atribuirea numelui domnitorului Mircea cel Bătrân școlii navale. De atunci, navă și scoală se află sub același nume, având același patron. Câte arme se pot mândri cu un spirit unitar cum este cel al Marinei Române, „Spiritul MIRCEA” ?!

Dar să ne întoarcem la povestea adevărată a navel-școală MIRCEA, răscută acum 60 de ani, și care își împlineste, an de an, vară de vară, menirea sa în-



formarea practică a viitorilor „lupi de mare”, mai ales că în majoritatea marșurilor de instrucție sute de milioane au fost parcuse cu velele.

Și dorim să amintim că MIRCEA nu a fost uitat de suratele sale, velierele, care aniversau, în vara lui 1975, două veacuri de la crearea „Asociației navelor cu vele”, fiind invitat la „London Festival of Sail”. Răspunzând invitației, MIRCEA s-a comportat ca un cavaler, fiind singurul care a traversat canalul fără remorcă, prezidând, do fapt, formația marilor veliere.

În anul următor, după o „toaletare” necesară înaintea marelui voiaj, urmează traversarea Atlanticului. La 4 martie 1976, MIRCEA pornește de la Constanța cu destinația S.U.A. Dar, mai înainte, vizitează câteva porturi latino-americană. La festivitățile prilejuite de bicentenarul Independenței S.U.A. MIRCEA se bucură de toate onorurile: participă împreună cu cele patru nave surori la regata internațională alături de 18 veliere din clasa A și 66 din clasa B; „Asociația Americană a Navelor Școală” îl acordă „certificatul de merit”, iar în ziua de 4 iulie, în fața celor mai înalte oficialități ale gazdelor, MIRCEA defilează cu marinari studenți pe vergi și la front în babord. A parcurs, în acel voiaj, 19.549 Mm, dintre care 6.586 cu vele.

În anii următori și-a continuat voajele și marșurile de instrucție, dar au fost și cazuri când practica s-a efectuat la ancore. Cert este că an de an, cu mici sincopă, MIRCEA și-a plinuit misiunea de navă-școală, până în octombrie 1994, de când se află în Șantierul Naval Brăila și de unde va reveni înnoit spre bucuria atât or tineri marinari - puntisti ori mecanici - viitori specialiști ai Marinei Române.

La mulți ani, MIRCEA, și te așteptăm cât mai curând, acasă!

A P E L

Anul acesta, când nava-școală MIRCEA sărbătorește șase decenii de existență, printre manifestările închinate aniversării, am înscris și reorganizarea Muzeului Academiei Navale.

De aceea, ne adresăm cu încredere și speranță dumneavoastră, celor care ați studiat ori servit, atât în cadrul Școlilor Marinei, cât și pe navele-școală MIRCEA și NEPTUN, de la soldat la amiral, de la marină la căpitan de cursă lungă, să contribujiți la imbogațirea patrimoniului muzeului nostru.

Aportul dumneavoastră, care ar putea consta în documente, hărți, fotografii, cursuri, cărți, reviste, decorații, insigne, placete, uniforme, informații etc., ne va fi extrem de util.

Pentru detalii, vă rugăm să contactați Muzeul Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”, strada Fulgerului nr. 1, Constanța, telefon 041/626200; 653000/1292.

Cu multumiri anticipate,

Comandantul Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”
Contraamiral ing. Corneliu CRISTESCU

MANIFESTĂRI DEDICATE ANIVERSĂRII A 60 DE ANI DE EXISTENȚĂ A NAVEI-ȘCOALĂ „MIRCEA”

- Academia Navală „MIRCEA CEL BATRÂN” dedică aniversării a 60 de ani de existență a navei-școală MIRCEA o serie de manifestări, ce va debuta cu conferința de presă, în ziua de 6 mai.
- În ziua de 17 mai, ziua sărbătorii, vor avea loc ceremonialul de ridicare a marelui pavonaz, cuvântul de deschidere
- Rostit de comandantul Academiei Navale, contraamiral ing. Corneliu Cristescu; cuvântul de salut al comandorului (r) Ion Gheorghe, fost comandant al navei-școală MIRCEA; un simpozion, vernisarea unor expoziții de pictură marină, foto, numismatică, filatelie și de carte precum și o întâlnire cu fostați comandanți ai navei.
- De asemenea, vor fi organizate activități consacrate sărbătoririi navei-școală MIRCEA de către Liga Navală Română, Cercul Militar Constanța, Muzeul Marinei Române și Studioul Teritorial de Radio și TV SCUTUL DOBROGEI, în prima jumătate a lunii mai 1999.

Nava-școală MIRCEA:

A DOUA TINERETE LA... 60 DE ANI

Demarate în urmă cu mai bine de doi ani, odată cu lansarea apelului Ligii Navale Române, demersurile publicistice referitoare la N.S. MIRCEA - simbol recunoscut al Marinei Române și al țării - au fost prezente cu regularitate în majoritatea mijloacelor de informare militare locale și centrale. Doar una dintre consecințe a fost preluarea subiectului și în mass-media civile.

Nu facem pledoarie *pro domo* și nici nu încercăm să calculăm vreo fărâmă de procent cuvenită articolelor de presă sau emisiunilor radio-TV în sprijinirea derulării lucrărilor de reparații la nava-

școală. Am fost și suntem în continuare convingi și onorați să abordăm, după puterile noastre, acest subiect generos. și în ceea ce ne privește, ecouriile nu au întârziat să se facă audite din partea multor constănți care nici nu credeau că mai există nava-școală MIRCEA, din partea unei organizații nonguvernamentale din Hamburg, cu preocupări asemănătoare Ligii Navale Române, care chiar și-a trimis un reprezentant pentru documentare la redacția revistei MARINA ROMÂNĂ, sau din partea foștilor elevi care și-au adus aminte de deviza „**o mână pentru tine, o mână pentru navă**”, urmărind cu emoție emisiunile redacției radio-TV SCUTUL DOBROGEI.

Tocmai în ideea informării cititorilor revistei MARINA ROMÂNĂ despre stadiul în care se află lucrările de reparații la nava-școală MIRCEA ne-am deplasat, din nou, la Șantierul Naval Brăila. Chiar dacă am remarcat o disponibilitate mai redusă a comandantului navei pentru dialog cu presa militară, am reușit, totuși, să aflăm câte ceva. Vă putem informa astfel că toate lucrările de reparații receptionate până în prezent sunt de bună calitate și satisfac exigentele de eficiență.

Directorul Fabricii de Reparații Nave, ing. Sergiu Vîlsan estimează executarea lucrărilor în proporție de 80-85% și „prin eforturile comune

ale militarilor, navalistilor și proiectanților se preconizează ca nava-școală să părăsească Șantierul Naval Brăila la sfârșitul acestui an“.

Lucrările la corpul naveli sunt executate în întregime, cele de vopsitorie sunt în curs de finalizare (80%), în prezent fiind demarate toate lucrările de amenajări și finisări interioare. În paralel, la Baza de Reparații din Constanța, sub supravegherea unor specialiști de la bordul navei-școală, sunt în curs de desfășurare reparațiile velaturii. În vara aceasta se speră încheierea tuturor probelor necesare la echipamentele și tehnica de la bord, care satisfac toate exigentele actuale conform standardelor internaționale de navigație și protecție a mediului.

O comisie a Departamentului Înzestrării Armatei, ordonatorul de credite al acestui proiect, a vizitat recent Șantierul Naval Brăila, având ca obiectiv estimarea lucrărilor care mai trebuie executate și, mai ales, a fondurilor necesare finalizării reparațiilor.

Această ultimă documentare, în comparație cu celelalte, ne aduce mult mai aproape de speranță că, cel târziu în primele luni ale anului 2000, nava-școală MIRCEA își va începe, la peste 60 de ani, a doua tinerețe.

Căpitan Costel SUSANU



CLIPA DE GRAȚIE A COMANDANTULUI

In cadrul rubricii noastre vă facem cunoștință, în rândurile ce urmează, cu domnul căpitan-comandor Corneliu Bocai, în prezent locuitor al comandanțului Școlii Militare de Maștri Militari a Marinei „Amiral ION MURGESCU”. În compania domnului său vom evoca - așa cum am procedat și în articolele publicate, sub titlul rubricii „în numerele trecute ale revistei”, unele dintre acele momente de maximă tensiune, de maximă solicitare a comandanțului de navă în confruntarea cu marea și imprevizibilele situații create de specificul vietii pe mare.

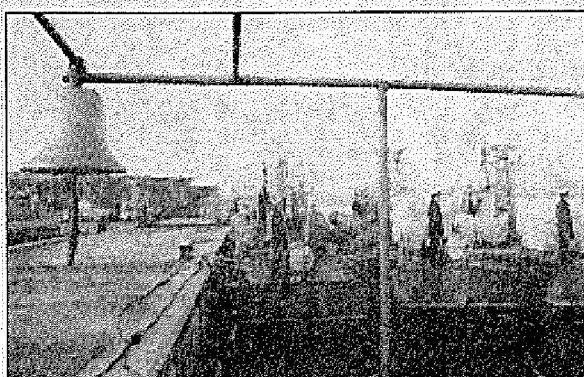
Sunt momente hotărâtoare pentru destinul navei și al echipajului, care depind, atunci, de profesionalismul și fermitatea omului aflat pe treapta cea mai înaltă a ierarhiei, la bord, așa cum totuși îl revine enormă responsabilitate asupra consecințelor deciziei luate. Momente pe care le-am numit CLIPA DE GRATIE A COMANDANTULUI.

FORȚA DE IMPACT A „PRIMULUI VAL”

Domnul căpitan-comandor Corneliu Bocai și-a început cariera, ca mulți alți ofițeri ai Marinei Militare, la Mangalia, la ceea ce a devenit, prin timp, „celebra școală a vedetilor”. Aici, la Mangalia, câteva generații de specialiști în domeniul Marinei au pășit peste „pragul” ce desparte teoria, dobândită în școală, de practica vietii la navă și pe mare, urcând primele trepte ale profesioniștilor pe scara valorică pe care mulți au urcat-o, apoi, până la „vârf” - ajungând în înalte posturi de comandă în Marina Militară Română.

„În 1981, după terminarea Institutului Superior de Marină „MIRCEA CEL BÂTRÂN” - ne povestește interlocutorul nostru - am fost repartizat „la vedete”, la Mangalia, mai exact la vedeta torpiloare 212, pe care mi-am desfășurat activitatea, neîntrerupt, în primii nouă ani ai profesiei. Și tot din acea perioadă, nu lipsită de dificultăți, dar aureolată, acum, odată cu trecerea timpului, de frumusețea, începutului și tineretii, am amintirea de nesters a primei confruntări serioase cu marea, în postură de comandant. O confruntare echivalentă, cred eu, cu începutul maturității. În meserie, cu desăvârșirea aceluia fenomen pe care-l traversează, ca pe un veritabil examen, toți ofițerii de marină - călărea în „creuzetul” fascinant, dar neierător de greșeli profesionale, al MĂRII.

Eram, aşadar, în martie 1986, secund la bordul vedetei torpiloare 212 când mi s-a încredințat comanda navei, împrejurările făcând să fie necesar să-l înlocuiesc pe comandant. La scurt timp s-a ordonat



ieșirea în mare, cu misiunea executării de trageri de noapte cu armamentul de artilerie de la bord. Ca „botezul” meu în postură de comandant de navă să fie deplin, ieșirea a debutat „furtunos”, adică pe o mare de gradul patru spre cinci.

Am pornit, înfundând marea, prin noapte, spre raionul în care era ancorată ținta și în care trebuia să executăm misiunea. Eram patru nave „sister ship”, a noastră - vedeta torpiloare 212 - fiind cea de-a treia ce urma să repereze ținta și să deschidă foc asupra ei.

Marea era montată „bine”, valuri de circa trei metri scuturau nava ce lăua benzi de 40 de grade, iar cei 28 de oameni de la bord, în frunte cu mine, făceam toate eforturile să fim la înălțimea momentului.

Am intrat în raion; primele două nave au executat tragerea și au virat, îndepărându-se. Era rândul nostru... Situația era încordată; vântul își schimba sensibil direcția astfel încât, ca să executăm tragerea, trebuia să ne plasăm într-o poziție total nefavorabilă față de valul ce venea din bord, punând nava în pericol de răsturnare.

Alegerea momentului și corectitudinea comenziilor ce urmă să le dău erau esențiale pentru executarea misiunii și siguranța navei și a oamenilor. Cred că în acele clipe nu reflectam deloc la semnificația actului de comandă ci, pur și simplu, făceam eforturi teribile să mă concentrez, să aleg, cât mai calm, varianta optimă și să dau comanda hotărât și ferm...

Am urmărit atent „cadența” valurilor, am venit cu provă pe țintă, am recunoscut ținta și, concomitent cu întoarcerea navei, am executat foc... Totul a durat doar câteva minute; întunerul s-a „spart” sub fulgerul violent al proiectilelor, nava a luat o bandă „abruptă”, apoi s-a redresat, continuându-și drumul. Minutul „letal”, cel în care primeam val din travers, fusese depășit și oamenii răsuflau ușurați. Abia atunci am realizat că, în pofta frigului, față îmi era inundată de sudore și am trăit, cumva post-factum, o puternică emoție... Aveam doar 29 de ani și tocmai îmi trecusem, în fața mării, „examenul” de comandant, executând corect misiunea încredințată și înfruntând un pericol real.

Desigur, situații limită au mai existat, de atunci, în anii ce au urmat, dar n-au mai avut, parcă, forță de impact a „primului val” înfruntat la comandă, a celor clipe trăite într-o noapte de martie, 1986”.

Locotenent-colonel Costin CONSTANDACHE

MAREA NOASTRĂ CEA DE TOATE ZILELE

DRAGOSTEA DE PROFEIUNE SAU DESPRE SECTIA DE A DIVIZIONULUI NAVE



Locotenent-comandorul

Valentin Băluță

Locotenent-comandorul Valentin Băluță, afilie al secvenței din viața cadrelor Marinelui Militar, mai puțin cunoscută, poate, de cei care nu au târgență cu lumea portului civil sau militar.

În portul militar, în primele luni ale acestui an, nu s-au înregistrat prea multe ierși în mare. În lipsa unui „dezgheț” prilejuit de un exercițiu din cadrul Parteneriatului pentru Pace sau, măcar, a unuia de tip

De la Poarta 1 a incintei portuare pașii mă poartă spre portul militar Constanța, pe drumul bătut în atâfă documentări, fie pe arși verii, căutând umbra răcoroasă a digului, fie în zilele geroase de iarnă, sau ca acum, în zile de primăvară capricioasă. Același drum este urmat și de pașii sutelor de marinari care, de două ori pe zi, dimineața și în jurul orei trei după-amiază, o iau pe jos spre nave sau spre „oraș”, transformând acest trotuar mărginit de bare metalice într-un „drum al uniformelor albastre”. Aceasta, dacă nu au norocul să se înghesue câte cinci-sase în mașina vreunui coleg mai „înșărit”.

Este o altă secvență din viața cadrelor Marinelui Militar, mai puțin cunoscută, poate, de cei care nu au târgență cu lumea portului civil sau militar.

În portul militar, în primele luni ale acestui an, nu s-au înregistrat prea multe ierși în mare. În lipsa unui „dezgheț” prilejuit de un exercițiu din cadrul Parteneriatului pentru Pace sau, măcar, a unuia de tip

PASSEX cu vreo navă străină, navele continuă să stea la cheu. De fapt, ca noi toți încearcă să supraviețuască bugetului de austerație.

Dacă navele și marinarii militari din echipajele lor nu trăiesc doar prin ieșirile pe mare, deși acestea reprezintă adevărate baloane de oxigen pentru asigurarea unei instruirii minime. Primăvara fiind, la nave se lucrează, se execută reparații și operații de întreținere. Acesta este și cazul navelor Secției de nave speciale și auxiliare. O parte din ele le regăsesc așezate la adăpost între nava ALBATROS (trist destin pentru aceasta din urmă de a rămâne în continuare legată de cheu), și fregate. În intimitatea cabinelor comandanților, locotenent-comandorul Valentin Băluță, afilie despre problemele cu care se confruntă aceste nave. Unele din vedete (și anume cele „mici”, cum sunt numite MARTE și JUPITER) sunt încă la „iernat”. Pe timpul iernii echipajele celor două vedete au fost redistribuite pe celelalte nave, astfel că nu se poate vorbi de o descalificare a acestora. De fapt, echipajele erau antrenate deja în lucrările de deconsercare.

Echipajele de la vedeta VENUS și R.M.S. GROZAVUL lucrau la pregătirea navelor. În aceste lucrări e implicată și Direcția Hidrografică (prin schimbarea compasului de navigație la VENUS) și, mai ales, Baza de reparații (printre alte lucrări menționăm montarea unei stații noi de radio la VENUS, telecomanda la motoarele principale la remorcherul



NAVE SPECIALE ȘI AUXILIARE SCAFANDRI

maritim salvator GROZAVUL și schimbarea motoarelor principale la salupa de remorcaj 575, operație în curs de derulare la cheu (și în care era implicat direct căpitan-comandorul **Alexandru Naghi**, locțitorul pentru logistică al divizionului, și echipajul navei).

În sezonul rece ar fi trebuit să se desfășoare în ritm normal activitățile cu scafandri, dar lipsa de combustibil - în opinia locotenent-comandorului **Valentin Băluță** - a determinat diminuarea ieșirilor pe mare. În afara unei ieșiri foarte scurte în acvatoriu portuar, s-au efectuat, în luniile februarie-martie, misiuni de asistență pentru scafandri (cu vedeta VENUS), la lucrările pe care aceștia le-au executat la docurile Șantierului Naval Constanța. Se așteaptă bani pentru intrarea în șantier a vedetei VENUS și R.M.S. GROZAVUL, nave care vor participa, între 14 și 28 iunie, la COOPERATIVE PARTNER '99, la Varna.

Dar dincolo de nave se află oamenii - ofițeri sau maistri militari, militari angajați cu contract - cei care le manevrează cu profesionalism și, mai ales, cu dragoste față de meserie. Căpitanii **Gabriel Moise** și **Cornel Cojocaru**, pe care vara trecută îi găseam comandanți pe JUPITER și VENUS, sau căpitanul **Gheorghe Bancu**, comandant pe SATURN, au fost promovați, firesc, în statul major al divizionului. De la Tulcea a venit, însă, un nou comandant pentru JUPITER, căpitanul **Denis Dolceanu**. Aspirantul **Victor Durea**, comandant pe MARTE, deși are rău de mare - după cum ne spune comandantul secției - are ambiție și reale perspective de afirmare. Practica pe care acesta a făcut-o pe nava italiană SAN GIUSTO în timpul școlii „se simte” și ar fi ideal ca toți cei care vin la nave să facă un astfel de stagiu. Maistrul militar clasa a II-a **Valentin Cloșca** (recent numit șef mecanic pe VENUS) și maistrul militar clasa a IV-a **Petrică Popov** - „un lipovean serios” cum îl caracteriza scurt comandanțul - fac parte din aceeași echipă bine sudată a echipajelor acestor vedete.

O idee interesantă este faptul că în perspectivă Marina Militară are în vedere crearea unor grupe specializate în misiuni de asigurare a embargoului prin intermediul unor cursuri organizate, probabil, de Centrul de Scafandri și, evident, cu navele Secției, ceea ce va însemna mai multe ieșiri pe mare. Oricum, în opinia comandanțului, primele ieșiri pe mare ale



navelor în acest an se vor putea executa abia în luna mai. Nemulțumirea locotenent-comandorului **Valentin Băluță** este legată, însă, de inactivitate „care cândva va însemna foarte multă muncă și, din nefericire, acest „cândva” este foarte aproape”.

Am dorit să aflu și părerea „beneficiarilor” Secției de nave speciale și auxiliare, a celor care lucrează zi de zi cu ei, a scafandrilor, fie ei de luptă sau deminori. „Numai cu ei putem executa misiunile într-o perioadă de timp foarte scurtă” - îmi mărturisește locotenent-comandorul **Marian Smarandache**, comandantul grupului de scafandri deminori. „În general, de la noi pleacă oamenii spre ei, maistri militari care au făcut scafandrierie și, efectiv, ne ajută în desfășurarea activității” - completează căpitan-comandorul **Victor Cucu**.



Pentru scafandrii militari, perioada de iarnă nu a fost una de repaus, cum ar putea crede unii. Zilnic s-au executat antrenamente - chiar dacă majoritatea au avut loc în acvatoriu portuar - urmărindu-se mărire capacitatea de efort în timpul iernii, în care au fost implicați - printre mulți alții - căpitanii **Felician Meleşan**, **Cristian Vlad**, **Marian Marin**, maistrii militari principali **Tudor Radu**, **Resul Edvin** sau frații **Stelică** și **Dorian Bănică** (maistri militari clasa a II-a și cunoscuți sportivi în Marina Militară).

În această profesiune de elită a scafandrilor militari, și lucrul este valabil și pentru oamenii Secției de nave speciale și auxiliare, motivația profesională este esențială. Dincolo de condițiile de muncă - care nu sunt ușoare -, de mijloacele materiale, de motivația „financiară”, care uneori este foarte „subțire”, îmi vin în minte cuvintele locotenent-comandorului **Valentin Băluță**: „Tuturor ne place meseria, suntem împătiți de profesiunea pe care ne-am ales-o singuri, căci altfel poate nu ne-ați mai fi găsit aici”.

Bogdan DINU



MAREA NOASTRĂ CEA DE TOATE ZILELE

„BRAIN STORMING“ la bordul distrugătorului „MĂRĂŞEŞTI“

La începutul lunii martie un adevărat „BRAIN STORMING“ (furtuna creierelor) a avut loc la bordul distrugătorului „MĂRĂŞEŞTI“ - activitatea de prezentare a lucrărilor personale realizate de ofițerii și maștrii militari ai echipajului, în anul de instrucție 1998-1999 (inclusă în cadrul pregătirii pentru luptă). Fără să aibă „morgă“ dar având valoarea unei adăvărate sesiuni de comunicări științifice, activitatea s-a constituit într-un cadru concret de valorificare a ideilor, inițiativelor, într-un cuvânt a gândirii creative a membrilor echipajului, puse în slujba perfecționării activității la bord, sporirii eficienței acesteia.

„În actuala perioadă pe care o traversăm - spunea comandantul navei, comandor Dumitru Preda, de fapt inițiatorul manifestării - pusă sub semnul restructurării Armatei, regândirii competențelor și atribuțiilor de serviciu și reorientării profesionale, în condițiile unei austerați a resurselor materiale, ofițerii și maștrii militari de pe distrugătorul „MĂRĂŞEŞTI“ și-au găsit timp și au avut ambitia să-și frământe mintea pentru a-și proiecta activitatea pe succesul profesional, elaborând lucrări personale, cu aplicare directă în practica activităților profesionale...“

La activitate au participat, alături de membrii echipajului, comandor Virgil Moisescu, șeful statului major al Flotei maritime militare, comandor Ioan Postică, precum și specialiști ai serviciului tehnic al Statului Major al Marinei Militare.

În hangarul elicopterului, care s-a transformat pentru câteva ore într-un adevărat „amfiteatru al ideilor novatoare“, au fost

prezentate 12 lucrări, rod concret al inteligenței, strădaniilor, muncii creative și forței de inovație a membrilor echipajului care

tronică împotriva rachetelor anti-navă“ (locotenent Marian Bumbar). De asemenea, au fost apreciate onorează și în acest domeniu - al creativității - titlul de „navă amiral“ aparținând maștrilor militari de la flotele românești pe care, cu justificată mândrie, îl poartă

valoroase, lucrări practice de la bord, unele fiind, de fapt, realizări tehnice deja cu aplicabilitate pe

distrugătorul MĂRĂŞEŞTI.

Din rândul lucrărilor susținute cu acest prilej amintim, în primul rând, pe cele ce au vizat sfera modernizării procesului de instruire

generală de aplicație. Menționăm,

în acest sens, doar câteva: „Programator de lovitură pentru instalația artilleristică“ (maștrii militari clasa a II-a Marian Voicu și Cristian Cișmășu);

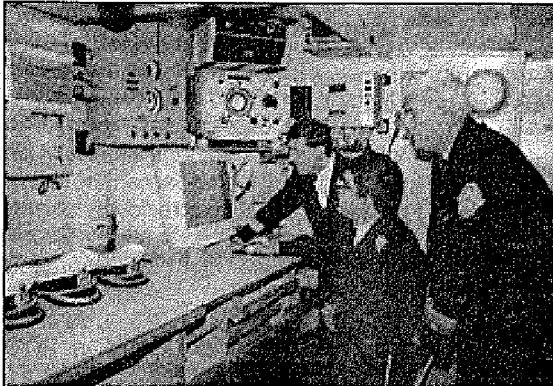
„Dispozitiv de semnalizare de la distanță a funcționării traiectului de ventilație la emițătorul stației de radiolocație“ (maștru militar clasa I Marin Guci și

maștru militar clasa a III-a Nicolae Albuș); „Dispozitiv pentru transformarea semnalelor audio Morse în semnale luminoase, pentru instruirea observatorilor semnalizației“ (maștru militar Mihai Drăgoi); „Ma-

nipulator electronic pentru antrenarea radiotelegrafistilor în recepționarea semnalelor Morse în diferite condiții - bruijă, emisie slabă etc.“ (maștru militar clasa a II-a Viorel Ciurumele).

În finalul manifestării, oaspeții echipajului distrugătorului MĂRĂŞEŞTI - comandanți și specialiști ai Marinei Militare - au apreciat activitatea pentru capacitatea sa de stimulare a inteligenței creative, relevând, de asemenea, faptul îmbucurător că în această sferă fertilă de preocupări profesionale au fost angajați, cu bune rezultate, numeroși tineri-ofițeri și maștri de la bord.

Locotenent-colonel Costin CONSTANDACHE



La bordul distrugătorului „Mărăști“. Comandorul Dumitru Preda - comandanțul navei și căpitan-comandorii Ion Custură și Ilie Truță

și creștere a eficienței navei, semnate de ofițeri ai echipajului: „Standardizarea instrucției echipajului distrugătorului MĂRĂŞEŞTI“ (autor - comandor Dumitru Preda); „Organizarea punctului de conducere în luptă a navei, în urma introducerii la bord a calculatorului“ (căpitan-comandor Ion Custură); „Sistemul de comunicații integrat ce urmează să intre în dotarea navei“ (căpitanii Ciprian Andronache și Nicușor Craciun); „Sistemul de navigație „Navo - SAILOR“ și posibilitățile acestuia de folosire pe timpul pregătirii și desfășurării activităților de pregătire și de luptă ale navei“ (căpitan-comandor Ilie Truță); „Contraacțiunea radioelec-

LA COMANDA ȘCOLII MILITARE DE MAIȘTRI MILITARI A MARINEI „AMIRAL ION MURGESCU”



Comandorul Dan Leahu este comandanțul Școlii Militare de Maștri Militari a Marinei „Amiral ION MURGESCU”.

Născut la 18 octombrie 1950 în Vaslui, după ce a urmat cursurile școlii generale, a luat hotărârea de a deveni elev al preșigiosului liceu militar „ȘTEFAN CEL MARE” din Câmpulung Moldovenesc, plecând la drum cu gândul nedismisul de a deveni ofițer într-o armă de elită, respectiv aviația sau marina. Un concurs de împrejurări a făcut ca, încă din anul patru de liceu, foarte Tânărul Dan Leahu să opteze pentru marină.

A absolvit cursurile Institutului de marină „MIRCEA CEL BĂTRÂN”, în anul 1973, și a fost avansat la gradul de locotenent. Nu putea concepe cariera de ofițer de marină în altă parte decât în lupta permanentă cu marea și cu toate provocările sale, fapt pentru care și-a dorit să activeze, încă de la început, pe nave moderne, cum erau, pentru acea dată, vedetele purtătoare de rachete și vedetele torpiloare. A fost numit, încă din anul 1973, comandant de vedetă torpiloare, navă mică dar care a dat posibilitatea Tânărului ofițer să exercite acul de comandă. Până în 1978 a fost, succesiv, comandant de vedetă și comandant de secție de vedete torpiloare. Preocupându-se de perfecționarea pregătirii sale, locotenentul major Dan Leahu urmează cursurile Academiei Militare din București și, în 1980, revine tot la unități operative, fiind numit comandant de vedetă torpiloare mare, apoi comandant de secție. Din iulie 1982 a fost șef de stat major al unui divizion de vedete torpiloare pe aripă portană, până în aprilie 1986, când va lucra, timp de aproape patru ani, în Statul Major al Marinei Militare. De aici va pleca, la cerere, tot la nave, în calitate de comandant de fregată, funcție pe care o exercita până în decembrie 1993, când va fi promovat comandant al divizionului de fregate. În septembrie 1994 este numit șef de stat major la Brigada nave antisubmarină, funcție pe care o îndeplinește până la sfârșitul anului 1998. A urmat cursurile Colegiului Superior de Stat Major în 1998.

În noua sa postură - de comandant al Școlii Militare de Maștri Militari a Marinei - domnul comandor Dan Leahu declară: „Totdeauna mi-a plăcut să instruiesc oameni, indiferent că aceștia au fost ofițeri, maștri militari sau militari în termen. Aceasta este pasiunea vieții mele, pasiune pe care am văzut-o împlinindu-se în cadrul unităților operative, unități care au instruit și format contingente după contingente, în cadrul procesului permanent al îndeplinirii misiunilor de luptă puse în slujba apărării și promovării intereselor națiunii române pe mare. Este, cu siguranță, cauza pentru care cel mai mulți ani i-am petrecut în unități operative de nave.”

În toți acești ani am participat, de nenumărate ori, la aplicații militare navale naționale și multinaționale, atât în cadrul fostului Tratat de la Varșovia, cât și în condițiile create de parteneriatul cu NATO, aplicații desfășurate în Bulgaria, Turcia, Grecia și, evident, România. Am organizat și condus multe exerciții PASSEX cu navele militare străine care au vizitat portul Constanța. Prin prisma acestei experiențe

afirmă că Marina Română posedă oameni deosebiți, bine pregătiți, care demonstrează, în permanență, că știu să promoveze interesele românești pe mare, inclusiv în contextul nou al colaborării cu structurile NATO. Este, cu siguranță, timpul ca societatea românească, prin factorii săi decizionali, să se ridice la nivelul imperativelor contemporane, să pună la dispoziție mijloace tehnice adecvate misiunii importante ce apasă pe umerii celor ce sluiesc sub drapel, în bătaia vânturilor și valurilor.

După 25 de ani de activitate în unități operative mi-a fost încredințată conducerea Școlii Militare de Maștri Militari a Marinei „Amiral ION MURGESCU”. Această instituție, prin menirea sa, prin valoarea corpului de cadre și, nu în ultimul rând, prin valoarea absolvenților săi, și-a căștigat un loc de prestigiu în cadrul Marinei Militare, ca de altfel și în peisajul învățământului postliceal românesc. Este o instituție cu tradiție, chiar dacă ne raportăm numai la faptul că a păsit în al 102-lea an de existență, împletită armonios cu însăși evoluția marinei militare. Această școală a răspuns imperativelor marinel, asigurând personal mediu de specialitate, capabil să utilizeze în luptă toate mijloacele tehnice din dotarea navelor militare. De săse ani școala și-a asumat responsabilitatea de a realiza specializarea și perfecționarea maștrilor militari prin executarea unor cursuri de pregătire de scurtă durată. Tot aici se desfășoară examenul de promovare în gradul de maistru militar clasa I.

Atenția conducerii se îndreaptă, implicit, spre perfecționarea și specializarea instructorilor militari, a întregului personal al școlii, angrenat în procesul complex al învățământului militar de marină. Astfel, se preconizează și asigurarea condițiilor necesare însușirii limbii engleze și lucrului cu calculatorul de către ofițerii școlii, factor indispensabil realizării în condiții optime a cooperării cu structurile militare ale NATO.

Desfășurarea procesului de învățământ este nemijlocit legată de resursele materiale și tehnice, de cadrul organizatoric asigurat la un moment dat. Specificul puternic tehnicizat al învățământului în școală de maștri pune în atenție rezolvarea unei situații în continuu evoluție: asigurarea cu aparatură tehnică și armament, compatibile cu cele din dotarea unităților operative. Factorii de decizie trebuie să aibă în atenție ca instituțiile de învățământ militar, și printre acestea școala de maștri, să fie dotate cu tehnică militară nouă, astfel încât cadrele militare pregătite în aceste instituții să fie în măsură să utilizeze imediat și cu randament maxim disponibilitățile tehnico-tactice ale unităților de nave.

Toți comandanții școlii și-au lăsat amprenta asupra evoluției acestaia. Îmi doresc, ca prin activitatea pe care o desfășoară în această onorantă funcție, să contribu la creșterea calității procesului de învățământ și la ridicarea prestigiului școlii în cadrul învățământului românesc.

A consemnat,
Locotenent-comandor Niculae HEPP

Oamenii bătrâncului fluviu

BRĂILA:

MARINARI FLUVIALI ÎN PROGRAMUL PREGĂTIRII PENTRU LUPTĂ ... CU INCERTITUDINILE TRANZIȚIEI

Repetate și „tocite” de câțiva ani buni, expresii ca „buget de austerație”, „resurse materiale insuficiente”, „greutățile tranzitiei”, „restructurare și redimensionare” constituie deja un modern „limbaj de lemn” care încearcă să ne îndepărteze de sensul lor comun: neașteptată sărăcie lucie. Nu încercăm să facem pledoarie pentru bugete normale (au făcut-o, argumentat, specialiștii), nici pentru gestionarea eficientă a celor „de supraviețuire” cu care ne cadorisesc guvernantii de câțiva ani încoace (presupunem că se ocupă finanțării, competență, de această „echilibristică”). Vă prezentăm doar câteva efecte ale aceleiași cauze - sărăcia - pe care le-am identificat în câteva unități subordonate Flotilei de Dunăre.

Demersul nostru a avut un start mai greu deoarece, cu siguranță, numai din cauza programului foarte încărcat, seful de stat major al Flotilei de Dunăre și comandantul brigăzii fluviale nu și-au putut răpi câteva minute pentru o discuție cu reprezentanții presei militare - revista „Marina Română” și redacția radio-TV „Scutul Dobrogei”. Si pentru că în ziua documentării noastre se desfășura o instruire a ofițerilor de relații publice din unitățile subordonate, coordonată de locotenent-comandorul Petrică Ivan și căpitanul Aurelian Vineață, îndrăznim să avansăm o

recomandare celor chemați să pună în drepturile firești acest sensibil domeniu. Structurile similare din armate la ale căror performanțe aspirăm desfășoară programe intensive în cadrul cărora militarii de la toate eșaloanele care, prin natura funcției, sunt „condamnați” să facă declarații publice, sunt antrenări să „lupte” cu detestatele reportajofane și camere video care provoacă, statistic, la foarte mulți oameni, blocaje, incoerențe, transpirație, bâlbâie. Problema este privită cu maximă seriozitate, programele sunt următe, individual, cu insistență, până când dispăr orice urmă de trac, iar ofițerii de relații publice au un rol important și, în nici un caz, nu sunt considerați „aflători în treabă”.

Referitor la aceeași instruire, răspundem și unui ofițer de relații publice din garnizoana Tulcea, nemulțumit de faptul că revista „Marina Română” nu popularizează suficient tradițiile marinărești. Pe lângă îndemnul călduros de a consulta colecția, reînnoim apelul din cinea tehnică, în care toți cititorii sunt invitați să propună spre publicare orice materiale care se încadrează în tematica revistei.

Lăudabilă inițiativa privind amenajarea și dotarea unei camere a tradițiilor Flotilei de Dunăre, proiect asumat de echipa condusă de comandorul Nicușor Ionescu, formată din căpitan-

comandorul Culai Lichiardopol, locotenent-comandorul Viorel Boboc și plutonierul Marian Stratulat. Le dorim succes și facem un apel către cei care pot și doresc, să contribuie la dotarea acesteia.

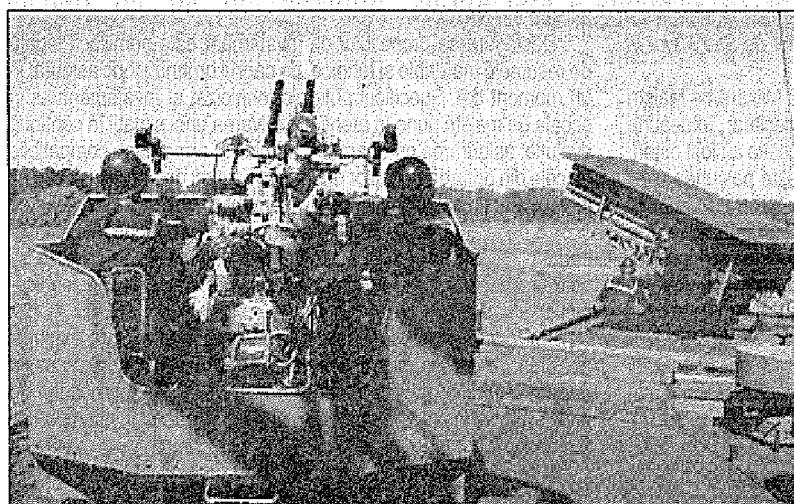
**30 martie 1999:
4 ani de la înființarea
unității de monitoare fluviale**

Structură reprezentativă a Flotilei de Dunăre și a Marinei Militare, unitatea de monitoare a sărbătorit, la 30 martie, 4 ani de la înființare, ani bogăți în evenimente și realizări importante: recepția și omologarea ultimelor două nave, participarea la activități în cadrul programului de Parteneriat pentru Pace, perfecționarea și „sudarea” echipajelor.

Încă de la început navele au fost încadrate cu ofițeri și maistri militari cu experiență, formati la celelalte unități de nave, purtătoare de artilerie, care au reușit, în scurt timp, să se familiarizeze cu particularitățile de navigație și tehnică de la bordul monitoarelor.

Cu toate că aniversările sunt prilejuri de evocare a realizărilor și de proiectare a activității viitoare spre „perspective luminoase”, este imposibil să trecem cu vedere pe problemele și lipsurile cu care se confruntă și personalul acestei unități, probleme expuse, cu amărăciune, de comandantul ei, căpitan-comandorul Iordan Alexandru.

Se obișnuiește, de câțiva ani, ca unele vedete blindate sau dragoare să fie remorcate în sau din raionul Sfântu-Gheorghe, unde se desfășoară tragerile anuale cu armamentul de artilerie de la bord. Cauza acestei situații anormale, dacă ne gândim la numărul extrem de redus al ieșirilor pe fluviu, este ușor de intuit: combustibil insuficient. Cu ocazia tragerilor planificate în luna aprilie este posibil să vină și rândul monitoarelor să fie remorcate. Ne întrebăm ce mai poate urma? Probabil simularea completă a tragerilor, prin selecționarea riguroasă a unor militari cu capacitatea de a rezista diferite, în funcție de categoria de armament, care să strige prompt „BUM!” la gura țevii. În momentul primirii semnalului de tragere



Oamenii bătrânciciei fluviale

Ofițerii și maștrii militari tineri sunt cei mai afectați de această situație pentru că nu se poate compensa totul cu entuziasm, pasiune, bune intenții sau „elan tineresc”. Se mai adaugă dificultățile de adaptare ce decurg din „scăările” programelor de învățământ din Academia Navală și Scoala Militară de Maștri a Marinei, unde „nu se aprofundează corespunzător particularitățile navigației la fluviu și folosirea în luptă a armamentului de pe navele fluviale, probleme care nu sunt rezolvate nici măcar în cadrul cursurilor ulterioare absolvirii, organizate în Marina Militară”, afirmă căpitan-comandorul Iordan Alexandru.

În topul problemelor sociale conduce detasat lipsa locuințelor. Dacă nu este localnic opțiunile sunt foarte limitate: îți încerci norocul la suprapopulatul cămin de garnizoană sau dai un anunț de tipul „*ofițer (mastru militar), 2 geamantane, cauț nevestă cu casă, mașină și cont în bancă (exclus BANCOREX)*” sau îți înjumătătești solda plătind chiria. Lăsând la o parte hazul de necaz, problema este foarte serioasă și afectează grav moralul cadrelor militare aflate în această situație. Se mai adaugă, uneori, (și în unele unități militare din Constanța) lipsa totală de transparentă în repartizarea puținelor locuri disponibile în cămine sau locuințe de serviciu, ceea ce stimulează suspiciunile privind corectitudinea acestor proceduri.

Aspirantul Cătălin Sterian a optat pentru această garnizoană deoarece este brâilean și consideră că, în primul rând, este foarte important „să ai o casă a ta, un loc unde să te odihnești”. La unitatea de monitoare are multe de învățat și în prezent urmează un curs de artillerie. Pasionat de Informatică, încearcă să pună la punct programe pe calculator pentru calculul corectilor la tragerile cu armamentul de artillerie de la bord și pentru verificarea cunoașterii regulamentelor de navigație pe Dunăre.

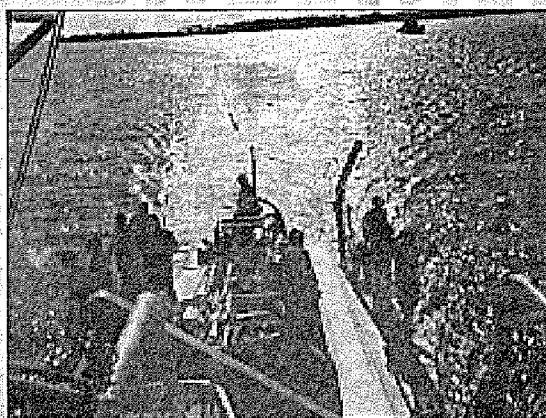
Antrenamentele la cheu au intrat în rutina echipajelor, fapt demonstrat pe monitorul „Mihail Kogălniceanu”, al cărui comandanț, locotenent-comandorul Titi-Adrian Sora, a ordonat executarea unor exerciții demonstrative: pregătirea navei pentru mars și luptă, alarmarea grupei de vitalitate, identificarea și executarea focului asupra țintelor terestre și aeriene, stingerea incendiilor etc. Sincronizare maximă și execuție ireproșabilă sunt calificativele care pot fi acordate subordonaților locotenentului Gheorgheță Rețea,

comandantul unității de luptă artillerie și rachete sau maștrilor militari clasa I Simion Radu, comandant grupă radio-locatărie și Ion Druță, specialist tun 100 mm.

La aniversarea celor 4 ani de la înființare dorim personalului unității de monitoare vremuri mai bune și notam: dorințele exprimate de comandantul acesteia, căpitan-comandorul Iordan Alexandru „Sperăm în alocarea de fonduri și combustibil, măcar la limita minimă, sperăm să putem continua, la un moment dat, dotarea navelor cu armament și tehnică de luptă moderne, aprobată în actele de omologare, ne dorim un sistem de recrutare care să permită încadrarea optimă a echipajelor cu militari în termen și ne mai dorim să fie pace și să ne instruim pentru a ne putea îndeplini misiunile în mod eficient și profesionist”.

Scafandrii fluviali lucrează „pe întuneric”

Prima impresie în urma asistării la un exercițiu de rutină al scafandrilor fluviali subordonăți locotenent-comandorului Titi Topor este că acești oameni chiar fac ceea ce le place și tratează cu toată seriozitatea misiunile pe care trebuie să le îndeplinească: căutarea și



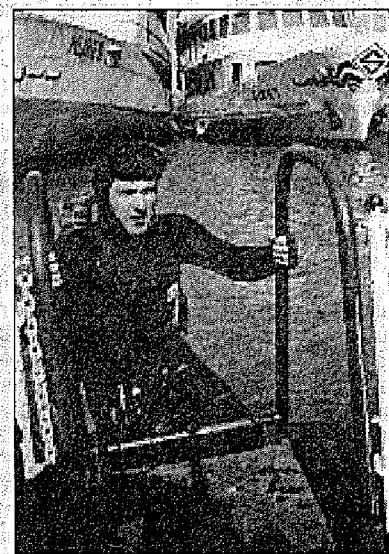
descoperirea minelor lansate de inamic în radele porturilor sau a încărcăturilor explozive plasate pe corpul navelor precum și diferite operații subacvatice în folosul navelor proprii. În dotarea grupului se află și un complet de scufundare cu scafandru greu, pentru execuțarea unor lucrări mecanice sub apă.

Antrenamentele de scufundare se execută săptămânal și zilnic sunt în program 2 ore de pregătire fizică și auto-apărare, pentru formarea și menținerea calităților fizice și psihice vitale în această profesie.

Locotenentul Costel Mircea, comandantul unei grupe de scafandri, a prezentat un exercițiu tactic pentru căutarea și descoperirea minelor în acvatoriu sau rade, activitate desfășurată pentru perfecționarea deprinderilor. Curajul și devotamentul sunt identificate de către locotenentul Viorel Cazan ca principale calități ale unui scafandru, iar maștrul militar clasa I Florin Lungu, un „veteran” cu 12 ani de experiență, accentuează necesitatea unei pregătiri militare complexe deoarece la fluviu scafandrii își îndeplinesc misiunile „pe întuneric” din cauza vizibilității extrem de scăzute la care se adaugă adâncimea variabilă și curentii foarte puternici.

Și aici se „tine pasul” cu problemele de ordin material, lipsa costumelor și a aparatelor de scufundare facându-se resimțită. Dar, aşa cum în mod optimist concluziona locotenent-comandorul Titi Topor „suntem motivați în continuare de pasiunea și dragostea pentru meseria de scafandru”!

Căpitan
Costel SUSANU



MUZEUL MARINEI ROMÂNE

30 de ani de existență
în peisajul spiritual conștănean

Zestrea spirituală a unui popor sau a unei entități are o componentă esențială: tradițiile. Tradiții care sunt conservate și reținute în instituții specializate - muzeele, pentru a fi redată, apoi, în formă condensată posterității.

Marina Română, ale cărei tradiții depășesc două milenii, este în poziția privilegiată de a dispune de o astfel de instituție, situată pe strada Traian, la nr.53, tot într-o poziție privilegiată, central, pe faleză, de unde poate fi admirată întreaga panorama a portului Constanța.

Oficial, Muzeul Marinei Române a devenit o entitate distinctă în rândul aşezămintelor de cultură, la 29 mai 1969, prin H.C.M. nr.1127, al cărui sediu, cel actual, a fost inaugurat la 3 august, același an.

Sediul Muzeului Marinei Române are el însuși o încarcatură istorică deosebită, pe care, cu multă amabilitate, ne-o relatează domnul muzeograf principal Cornel Greavu. Înainte de anul 1900 a fost Spital de carantină al Portului Constanța, apoi, până în anul 1905, Spital Militar, iar după reconstrucție, între anii 1908-1909, a fost sediu Scolii Navale.

Referitor la istoricul Muzeului Marinei Române, domnul căpitan-comandor Ion Ionescu, directorul instituției, ne-a pus la dispoziție câteva date sintetice.

Preocupările pentru realizarea unui Muzeu al Marinei Române au avut susținere din partea unor foruri de decizie încă de la începutul acestui secol. După primul Război Mondial, cu prilejul scoaterii din serviciu a unui număr de 10 nave, Comandantul Marinei Militare, contraamiral Constantin Bălescu, la 30 decembrie 1919, a emis un ordin prin care se cerea demontarea de pe aceste bastimente a aparaturii de navigație, agregatelor și armamentului naval, pentru a fi expuse într-un viitor muzeu. O primă expunere a acestor obiecte va fi efectuată în cadrul Muzeului Militar Național, secția marină, înființat la 18 decembrie 1923.

Vălcarea spirituală a unor astfel de exponate, care conservă tradițiile de navigație, a fost susținută de cunoscutul scriitor și marină Eugeniu Botez, alias Jean Bart, în paginile revistei „România Maritimă și Fluvială”, la sfârșitul deceniului al III-lea; iar contraamiralul Ioan Bălanescu, vicepreședintele de drept al Ligii Navale Române, președinte al Filialei Constanța, a organizat, în anul 1932, o expoziție tematică în clădirea fostului Hotel „CAROL” (actualul Hotel „PALACE”), cumpărat de Marina Militară pentru a fi transformat în Comandament.

Expoziții marinărești la nivel național, în perioada antebelică, au fost organizate în București în anul 1936, cu ocazia împlinirii a 40

de ani de la înființarea Serviciului Maritim Român, și în iunie 1938, cu scopul de a face propagandă turismului și sporturilor nautice. În perioada postbelică, ofițerii formați profesional nu numai ca marinari, dar și ca istorici, comandanții Filaret Popescu și Dan Nicolaescu au inițiat amenajarea în Baza Navală Mangalia a unui muzeu cu obiecte provenite de la navele de luptă din cel de-al doilea Război Mondial (între anii 1958-1960 au fost casate, la indicațiile venite de la Răsărit, practic, toate navele care au luptat în al doilea Război Mondial atât în Campania din Est cât și în cea din Vest).

Eforturile depuse de ofițerii mai sus amintiți li s-au adăugat cele ale unui ofițer de marină - scafandru - căpitanul Constantin Scarlat, un adevarat pionier nu numai în domeniul scafandrieriei, dar și în cel al arheologiei marine românești. El va scoate din adâncuri numeroase epave, obiecte de nave și aparate sau vestigii ale navigației, încă din antichitate, la jărmurile românești ale Mării Negre. Acestor precursors ai muzeografiei și muzeologiei marine românești, MARINA ROMÂNĂ le recunoște meritele și le prezintă omagii postume pentru unii dintre ei.

În perioada 7 noiembrie 1977 - 6 august 1983, Muzeul Marinei Române a intrat într-un amplu proces de reorganizare și extindere a expoziției de bază. Un nou corp de clădire, cu 2 nivele, ridicat în spatele vechiului local, a mărit spațiul expozițional cu aproximativ 600 m², iar maniera modernă de etalare a exponatelor l-a conferit o mai mare funcționalitate și originalitate.

Muzeul Marinei Române are un patrimoniu de 37.351 obiecte și este organizat pe criteriul tematico-cronologic. Are 4 secții, în conformitate cu periodizările istoriografiei românești, prezentate pe parcursul a 22 de săli, cu o suprafață activă de 10.755 m².

Muzeul dispune de peste 78 obiecte de tezaur, 665 bunuri culturale din categoria fond, colecții de medalistică, uniforme de marină, machele de nave, arme sub apă, o fototecă, o pinacotecă, fond documentar și altele.

Parcul exterior oferă vizitatorilor obiecte originale: nave militare scoase din uz, ancore, elice, motoare, piese de artillerie navală, mine marine etc.

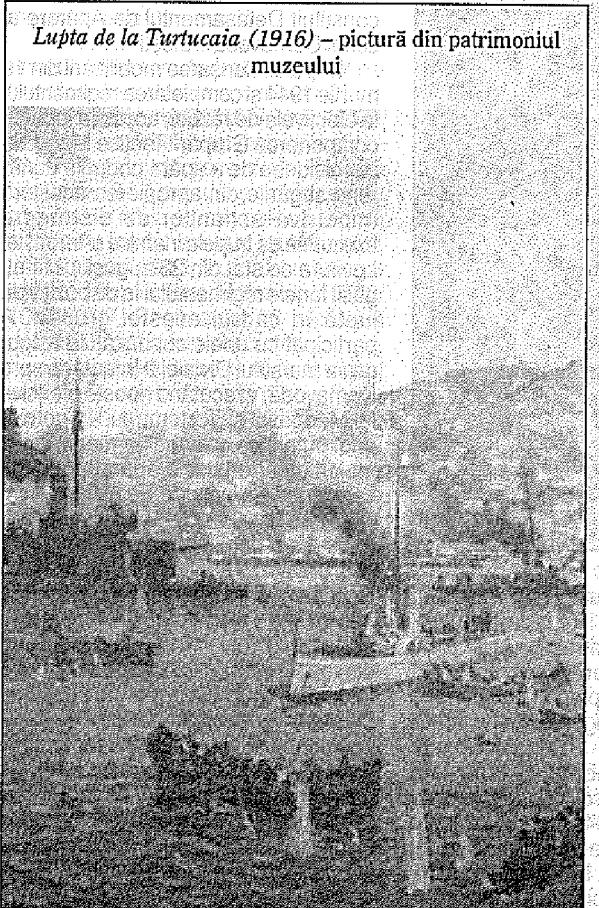
Mă aflu în situația privilegiată de a putea face comparație între Muzeul Marinei Române și alte muzee similare aparținând altor țări cu tradiții în navigație pe care le-am vizitat. Aș aminti căteva: Anglia (Portsmouth), Franța (Le Havre), Italia (Napoli), Turcia (Istanbul), Portugalia (Lisabona), S.U.A. (New York). Am vibrat când am păsat

pe puntea unei nave celebre, cum ar fi VICTORY, cu care și-a condus la victorie flota și a sfârșit apoteotic marele amiral Nelson. M-am emoționat imaginile care înregistrau marile descoperiri geografice, am contemplat figurile marilor amirali și măriilor. Pot afirma însă, în perfectă cunoștință de cauză, că Muzeul Marinei Române nu are egal. Pentru români, spre știință și a celor străini de aceste meleaguri, el aduce dovezi materiale, indubitate, că la Pontul Euxin s-a navigat, cu câteva secole înainte de Christos, alci flințând porturi maritime - Histria, Tomis, Callatis - dar și fluviale, că acest popor are o tradiție de navigatori mulțimilenară.

Tot aici este exprimat, în mod sugestiv, cu schițe, fotografii, documente, machete, faptul că mari voievozi Mircea, cel Bătrân, Stefan cel Mare, Mihai Viteazul, Iancu de Hunedoara, Vlad Tepeș au dus bătălii la mare și fluviu pentru apărarea ființei naționale.

Epoca modernă este prezentată de-asemenea, la o manieră sugestivă prin machete, documente, diorame, aparate de navigație, armament, din care vizitatorul se poate informa asupra principalelor momente ale istoriei Marinei Române. El intră, ușor în atmosfera acțiunilor desfășurate de Marina Română în Războiul de Independență sau în primul Război Mondial, la cunoștință despre nave și comandanți care s-au umplut de glorie în luptă, fără îndoială, meritul pentru că această instituție de valoare națională să etaleze valențe spirituale de excepție, pentru relevarea tradițiilor navale românești. La Dunăre și Marea Neagră, revine unor profesioniști de excepție istorici, restauratori, artiști plastici, muzeografi - care și-au depus obolul spiritual pe altarul conștiinței apartenenței la mare, la unui popor mulțimilenar stătător în spațiul danubiano-pontic, poporul român.

Acestor profesioniști se cuvine să le aducem omagiu nostru, nu numai al marinilor, ci și unei națiuni, căci Muzeul Marinei Române înfrunțează valențele unui muzeu național. Ei sunt: comandanții Filaret



Lupta de la Turcuaia (1916) – pictură din patrimoniul muzeului

Popescu, Dan Nicolaescu, Nicolae Bărdeanu, Constantin Scarlat, Ion Pascu, Nicolae Petrescu; muzeografi cercetători Cornel Greavu, Georgeta Borandă, Carmen Atanasiu, Mariana Păvăloiu; restauratori Aurel Stoicescu, Nichi Popescu, maistrul militar Viorel Oprean, Sorin Ursu; constructorii de machete dr.ing. Cristian Crăciunoiu, Marcel Fita, Ion Buta.

Nu ne-am propus o prezentare a Muzeului Marinei Române, instituția fiind la dispoziția oricărui vizitator și având suficientă forță de a se prezenta singură.

Cum este firesc, însă, nu putem să treacem cu vederea unele limite care, volens-nolens, anumite personalități trebuie să și le asume. Există o perioadă din istoria Marinei Române care nu se regăsește în expoziția acestei prestigioase instituții de cultură a Marinei Române.

Este vorba de ultimii 60 de ani de istorie, cu lacune de-a dreptul incredibile. Se știe faptul că, până în decembrie 1989, existau restricții severe, determinate politic, în prezența istoria celui de-al doilea război mondial, campania din Est, Marina Regală Română (așa cum era denumită în epocă Marina Militară), între 22 iunie 1941 și 23 august 1944, a dus o campanie continuă, cu toate forțele, pe mare și fluviu, înscrînd cele mai glorioase pagini din întreaga sa istorie. Există cercetări în domeniul, lucrări de referință bazate pe surse arhiveștiice, editate sau în curs de editare, și totuși Muzeul Marinei Române a devenit „îmunit” astfel de demersuri științifice. Echipele manageriale post decembriste au preferat să conserve expoziția (mai puțin bustul mult prea citatului) la nivelul anului 1983. Există păreri avizate (și care pot fi verificate) care afirmă că s-au păstrat în multe locuri citate și a dispărut doar numele „mult prea citatului”. Ca reporter avizat în domeniul, înclin să nu consider acestea doar simple „bărfi”. Deși expresia „a arăta cu degetul” este desueta, înclin să cred că prima echipă managerială post decembристă ar fi trebuit să-și spună cuvântul în această privință. Din păcate, pentru această prestigioasă instituție cu impact asupra conștiinței de apartenență la mare a unui popor, a poporului român, cuvântul dirigitorilor a lipsit. Era de așteptat că, în sfârșit, noua echipă managerială a Muzeului Marinei Române, reprezentată de căpitan-comandanțul Ion Ionescu, director, și locotenent-comandanțul Marian Mosneagu, șef secție istorie, proaspăt absolvenți al Facultății de istorie și științe administrative din cadrul Universității „Ovidius” din Constanța, să schimbe radical opția în ceea ce privește redarea adevărului istoric (falsificat prin omisiune) despre cea mai glorioasă perioadă a Marinei Române, 22 iunie 1941-23 august 1944, drama Marinei Române, 23 august-5 septembrie 1944, perioada anilor 60, când Marina Română a fost practic „scufundată” (prin distrugerea la propriu a navelor), reconstrucția Marinei Române, participarea Marinei Militare la evenimentele din decembrie 1989.

Se pare însă că noua echipă managerială își canalizează „eforturile creațoare” în instaurarea unui regim de îngădare a accesului la informare, eliminarea îndezirabilității, chiar a unora din cei cu merite deosebite în realizarea patrimoniului spiritual al muzeului și în alte direcții. Credem că memoria celor câtorva sute de marinari care și-au gasit mormântul pe fundul mării, a celor care au luptat aproape cinci ani pe mare și fluviu, continuu, zi și noapte, cu înamicul aerian, naval și submarin, merită mai multă atenție. Nu am gresit când am spus că marinarii au luptat aproape cinci ani. Să nu uităm că Marina Regală Română a îndeplinit misiuni de luptă începând cu 28 iunie 1940, prin lansarea barajelor de mine de la Sulina împotriva atacului navelor de suprafață inamice (în urma ultimatumului sovietic au fost cedate Basarabia și Nordul Bucovinei) și a încheiat îndeplinirea unor astfel de misiuni de luptă, în cursul anului 1945, odată cu redarea navigației pe Dunăre.

La aniversarea a 30 de ani de existență ca entitate spirituală revista „MARINA ROMÂNĂ” urează Muzeului Marinei Române „La mulți ani”, iar echipei manageriale și colectivului de cercetători multă inspirație și putere de muncă spre a situa această instituție pe locul pe care-l merita în patrimoniul spiritual al acestui popor.

Comandor Ioan DAMASCHIN

1909
90 de ani
1999

BRIGADA 36 INFANERIE MOTO

La 1 aprilie 1909, prin Înalțul Decret 1459, s-a înființat Regimentul 36 Infanterie „Vasile Lupu”, cu reședință la Constanța, subordonat Brigăzii 18 Infanterie, dislocată la Cernavodă. Unitatea avea în compunere două batalioane de infanterie active, unul de rezervă și o companie depozite, până în 1913 fiind completată cu efective și armament, pregătindu-se pentru acțiuni de luptă.

In cel de-al doilea război balcanic regimentul a primit misiunea de a lua sub control teritoriul aflat între frontieră și un aliniament situat la 15 km sud de Tulcea, precum și fortarea Silistra, fapt pentru care Drapelul de Luptă a fost decorat cu medalia „Trecerea Dunării”.

Intrarea României în primul război mondial a găsit regimentul apărând flancul drept al capului de pod de la sud de Tulcea și a primit botezul focului în noaptea de 17/18 august 1916, cele mai înverșunate acțiuni de luptă desfășurându-se însă în perioada 21-24 august, când a căzut și această garnizoană. În aceste lupte regimentul a avut pierderi grele, artleria fiind distrusă în totalitate. Forțele rămase au fost retrase pe Dunăre și, la 5 septembrie, împreună cu forțele Regimentului 76 Infanterie au constituit Regimentul 36/76 Infanterie.

Sub această nouă denumire a desfășurat acțiuni de luptă la Areu și Valea Topologului, Lerești-Albești și Stoenești.

La începutul verii anului 1917 regimentul a fost reorganizat (3 batalioane de infanterie totalizând 12 companii și 3 companii mitraliere), având un efectiv de 2.969 militari care au participat în continuare la bătălia de la Mărășești. Ulterior, în condițiile hotărârilor Rusiei de a ieși din război și actelor de anarhie ale trupelor rusești în retragere, unitatea a îndeplinit și misiuni de dezarmare și însoțire a acestora până la graniță.

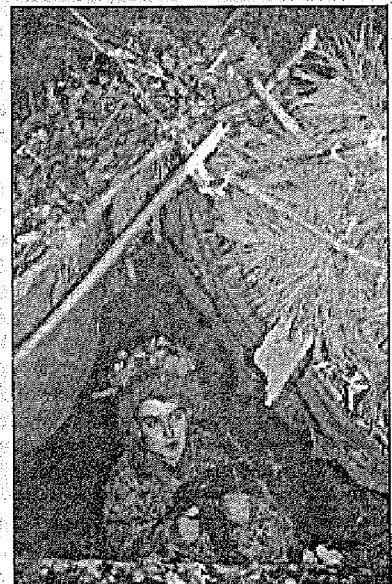
Între decembrie 1917-decembrie 1919 a asigurat dispozitivul de pază pe Nistru, între localitățile Ivancea și Platra și, totodată, ordinea constituțională în zonă.

În perioada interbelică regimentul a fost dislocat în garnizoana Tulcea, cu misiunea de a executa paza frontierelor cu Bulgaria, în Cadrilater, în sectoarele

Turtucaia, Alfatar, Dobrici, precum și menținerea ordinii care era în mod frecvent tulburată de bandele de comitagii.

În urma încorporării județelor Durostor și Caliacra de către Bulgaria, Regimentul 36 Infanterie „Vasile Lupu” s-a retras în interiorul Dobrogei, fiind dislocat în localitățile Cernavodă și Ostrov.

După declanșarea mobilizării, la 22 iunie 1941, începând cu luna octombrie a aceluiași an, unitatea a intrat în compunerea Grupării Tactice nr. 2 de apărare a litoralului, cu misiunea de a contraataca orice inamic debărcat pe litoral, între Mamaia-Sat și Mangalia, și a acționa ofensiv împotriva parașutistilor sau infanteriei aeropurcate.



Până în vara anului 1942 trupele au trecut la un program intens de instrucție, fiind în măsură să intre într-un timp cât mai scurt în dispozitivul de luptă ordonat, în luniile septembrie-octombrie ale aceluiași an ajungând deja pe frontul de est, în raionul localității Demîn. Regimentul a trebuit să facă față puternicelor ofensive sovietice declansate pe 19 octombrie 1942, având loc lupte grele împotriva atacurilor masive cu tancuri și infanterie, în condiții aspre de iarnă, până la 22 noiembrie 1942.

Ca urmare a pierderilor mari suferite (au supraviețuit doar 610 militari), regimentul a fost trecut pentru refacere în raionul localității Kamenco, unde a rămas până la 18 decembrie 1942. La începutul anului 1943 s-a hotărât retragerea în spatele frontului a unei părți din forțele Diviziei 9 Infanterie, printre care și Regimentul 36. Marsul a început la 6 ianuarie 1943 și s-a desfășurat în mai multe etape, în condiții de viscol și de ger cumplit (-30°C), unitatea ajungând în zona Transnistriei la 5 aprilie 1943, unde a rămas până în septembrie 1943. Aici s-a executat program de instrucție și administrativ, concomitent cu paza unor obiective din zonă.

Întors la Cernavodă, începând cu 2 octombrie 1943, subunității din cadrul regimentului au trecut la apărare pe litoral, în grupările tactice Constanța și Mangalia, iar forțele principale au constituit Detașamentul de Apărare al zonei Cernavodă-Fetești.

După declanșarea mobilizării din 19 martie 1944 și completarea regimentului la efective de război, acesta a intrat în compunerea Grupării Tactice Mangalia cu misiunea de a apăra podurile dunărene și gările din apropierea acestora împotriva acțiunilor de distrugere executate de trupele inamice și teroriste. Lovitura de stat din 23 august 1944 au găsit forțele regimentului în dispozitiv de luptă în cadrul acestei grupări. A participat cu unele subunități la asigurarea marsului Diviziei 9 Infanterie spre Cernavodă, executând riposte ofensive la Medgidia și Tortomanu, împotriva unor puternice coloane germane, iar cu majoritatea forțelor a apărat podul de cale ferată Cernavodă-Fetești.

Până la 19 septembrie 1944, regimentul s-a deplasat pe calea ferată în cadrul Diviziei 9 Infanterie, pentru a se regруппa în Transilvania și a participa la eliberarea Ardealului de nord-vest. Unitatea a fost introdusă în luptă în dimineața zilei de 22 septembrie 1944, la nord de râul Mureș, pentru cucerirea Dealului Sângеorghiului. Înălțimea a fost cucerită în zilele de 26-27 septembrie 1944, după eforturi extraordinare și atacuri legendare pentru fiecare cotă. Pierderile imense suferite (care, practic, a înjumătățit efectivul), au determinat înlocuirea cu subunități din cadrul altor diviziile.

„VASILE LUPU“

1909
90 de ani
1999

Eliberarea ultimei brațe de pământ românesc a găsit regimentul în zona localității Carei. În noaptea de 24-25 octombrie subunitățile au atacat printr-o manevră de învăluire, ajungând pe aliniamentul Carei Mari, Căpleni. Succesul luptei a fost deosebit de important și cu semnificații istorice majore, plătit însă cu multe jertfe.

Incepând cu 20 noiembrie 1944, în cadrul Diviziei 9 Infanterie, regimentul a participat la luptele desfășurate în Ungaria, iar după 21 decembrie 1944 a trecut granița în Cehoslovacia unde a participat la acțiuni de luptă pentru eliberarea acestei țări.

Capitularea armatei germane din 8 mai 1945 a găsit regimentul desfășurând acțiuni de luptă în raionul localității Babrobov, iar la 9 iunie 1945 unitatea a început deplasarea către țară, fiind dislocată până la 25 august 1945 în garnizoana Cernavodă.

Perioada următoare din istoria armatei a fost caracterizată de complexe transformări datorate apariției noii Legi pentru organizarea armatei (iunie 1947), prin care s-au soluționat restricțiile stipulate în Tratatul de pace de la Paris (8 februarie 1947) precum și unele cerințe izvoare din noua situație politico-socială a țării. Pe fondul acestor transformări, la 20 august 1947, în conformitate cu ordinul Marelui Stat Major nr. 41800/10.08.1947, Regimentul 36 Infanterie „Vasile Lupu” a fost desființat.

Un moment important în istoricul unității l-a constituit înființarea Regimentului 42 Mecanizat, la 20 iunie 1951 în același an acesta și-a schimbat denumirea în Regimentul 234 Mecanizat, cu garnizoana de reședință în localitatea Mihail Kogălniceanu. La 1 februarie 1959, prin ordinul Marelui Stat Major nr. CL 002/10.01.1959, primește denumirea Regimentul 36 Mecanizat.

In perioada următoare, în organica regimentului au avut loc o serie de mutări structurale, mai ales prin creșterea numărului și importanței subunităților de tancuri, artilerie autotractată și autotunuri, precum și altor arme cu grad mare de tehnicitate și cu mare putere de foc. Prin decretul 717/23.10.1969 Regimentul 36 Mecanizat a reprezentat denumirea istorică „Vasile Lupu”.

Sfârșitul anului 1989 a găsit efectivele regimentului abia întoarse din

campania agricolă de toamnă, în procesul de reluare a instrucției. După primirea indicativului alarmei de luptă parțiale, unitatea a pus în aplicare planul de alarmă și a îndeplinit misiuni ordonate de eșalonul superior. O companie de infanterie, cu transportoare amfibii blindate, a acționat în garnizoana Constanța, îndeplinind misiuni la ordinul comandantului Diviziei 9 Mecanizate, iar cu restul efectivelor a organizat paza și apărarea cazărmii precum și a unor obiective importante din zona de dislocare.

După 1990 personalul unității a participat la aplicații tactice și de comandament, trageri de luptă cu toate categoriile de armament, exerciții de alarmare precum și la diferite acțiuni în cadrul Parteneriatului pentru Pace și al programului MIL-TO-MIL.

Pentru aniversarea celor 90 de ani de la înființare, personalul brigăzii, comandată în prezent de colonelul Spiridon Huchiu, a pregătit un program bogat în manifestări culturale și evocative, care se va desfășura pe 20 mai 1999 și va include: ceremonia militar,



La data de 30 octombrie 1990, Regimentul 36 Mecanizat „Vasile Lupu” și-a schimbat denumirea în Regimentul 36 Infanterie Marină, iar începând cu 2 aprilie 1994 a trecut la constituirea comandamentului Brigăzii 36 Apărare Litoral. Începând cu 1 februarie 1995, conform ordinului ministrului apărării naționale, a luat ființă Brigada 36 Infanterie Moto „Vasile Lupu”.

La aniversarea a 85 de ani de la înființarea unității a fost construit monumentul dedicat tuturor eroilor regimentului, căzuți pe câmpul de luptă și Noul Drapel de Luptă al brigăzii a fost înmânat pe 25 octombrie 1995. În anul 1998, prin contribuția întregului personal, a fost ridicată biserică având hramul „Sf. Spiridon”, lăcaș de educație religioasă și morală creștină.

depuneri de coroane de flori la Monumentul unității și sfintirea crucii care va fi montată pe acesta, precum și a bisericii cu hramul „Sf. Spiridon”, dezvelirea plăcii de marmură cu numele comandanților unității, lansarea cărții cu istoricul regimentului și vizitarea muzeului unității, amenajat cu sprijinul filialei Constanța a Muzeului Militar Național.

Tuturor celor care și-au desfășurat sau își desfășoară în prezent activitatea în această unitate, le dorim multe împliniri profesionale și personale.

La mulți ani !

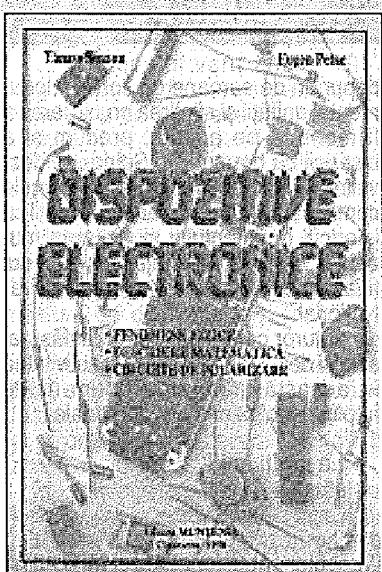
Locotenent-colonel Aurel MITULĂ

PROFEȚIUNEA MEA - ȘTIINȚĂ

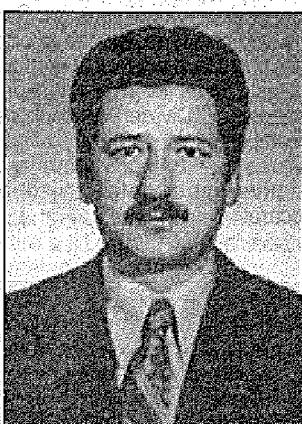
S-a născut pe 1 august 1947 în comuna Ivezii, județul Galați. După absolvirea Liceului Militar „Stefan cel Mare” din Câmpulung-Moldovenesc (1965) urmează, la Sibiu, cursurile Școlii Militare Superioare de ofițeri de transmisiuni (1965-1968) și Facultatea de Electronică și Telecomunicații, specialitatea electronică aplicată, din cadrul Institutului Politehnic București (1969-1974).

După înăchiziunea unor funcții pe linie de comandă și tehnică, în specialitate, în perioada 1968-1976, începe activitatea în cadrul învățământului superior, la Institutul de Marina/Academia Navală „Mircea cel Bătrân”, în septembrie 1976, activitate pe care o continuă și în prezent și care a fost, recent, recunoscută și apreciată prin acordarea titlului de profesor universitar la catedra de electrotehnică și electronică navală a Facultății de Marină Militară.

Si-a inceput activitatea de învățământ ca asistent și a obținut toate titlurile didactice, conform legislației referitoare la învățământul militar. De-a lungul timpului a predat următoarele discipline: bazele electrotehnicii (pentru specialiști), electrotehnica (pentru nespecialiști), dispozitive și circuite electronice, măsurări electrice și electronice, fiabilitate și tehnologia exploatarii și reparării echipamentelor radioelectro- nico-navalesc, radiocomunicații navale.



Comandor prof.univ.dr.ing. TĂNASE SUSANU



Activitatea de cercetare științifică și proiectare a fost desfășurată atât în Academia Navală cât și în cadrul Centrului de Cercetări Științifice al Marinei Militare. În Academia Navală, prof.univ. Tănase Susanu a condus 10 teme de cercetare științifică, cele mai importante dintre ele referindu-se la reducerea consumului de combustibil la nave, automatizarea diverselor procese cu specific naval sau studiul câmpului electric al navelor maritime, temă care a fost finalizată într-un doctorat și un tratat științific (manual universitar).

La Centrul de Cercetări Științifice al Marinei Militare a condus 25 de teme de cercetare științifică, unele dintre ele oferindu-i posibilitatea brevetării a 20 de inovații; pentru 20 de instalații navale precum și publicarea a 84 de lucrări științifice - 50 ca autor unic și 34 în calitate de coautor.

Experiența acumulată și rezultatele obținute sunt valorificate și prin participarea în cadrul unor organisme științifice și sociale: membru al Asociației Generale a Inginerilor din România (AGIR), din 1992, vicepreședinte al filialei Constanța a AGIR, din 1997, unde este responsabil al Departamentului Învățământ Universitar și Cercetare Științifică, membru al Societății de Inginerie Asistată de Calculator, din 1993, membru al

Fundației Române pentru Promovarea Calității, din 1996 și membru în Comitetul Executiv al Alianței pentru Siguranța Civică, din 1997.

Pe lângă titlurile științifice și rezultatele obținute, despre activitatea comandorului prof.univ.dr. Tănase Susanu vorbesc în mod elocvent aprecierile unor specialiști în domeniu, exprimate cu ocazia susținerii tezei de doctorat în specialitatea Electrotehnologie, la Universitatea „Dunărea de Jos” din Galați:

Prof.univ.dr.doc.ing. Edmond Nicolau: „Consider că tema abordată este de un interes deosebit atât pe plan național cât și internațional. Numeroasele studii publicate sau comunicate demonstrează că doctorandul este un cercetător științific pe deplin format”.

Prof.univ.dr.ing. Florin Teodor Tănărescu: „Evidențiez că suntem în fața unui cercetător format, cu spirit inventiv pronunțat, apt nu numai de a dezvolta un concept teoretic dar și de a avea disponibilitatea de a propune soluții constructive viabile și dezvoltă programe de măsurători riguroase”.

Contraamiral Virgil Stoica: „Teza de doctorat a domnului inginer Tănase Susanu constituie rezultatul unei îndelungate și competente activități de cercetare științifică, experimentală și aplicativă, în domeniul studierii câmpului electric al naveli și al protecției anticorozive a operei și a acestela. Din conținutul tezei și prin cunoașterea personală pot afirma că autorul este un competent cercetător, capabil să organizeze și să efectueze programe ample de cercetare experimentală”.

Prof.univ.dr.ing. Dumitru Căluțeanu: „Prezența teză de doctorat abordează o temă cu implicații deosebite în construcțiile navale, mai ales că literatura de specialitate aproape că nu se referă la modalitățile de determinare a câmpului electric din jurul unei nave. Prin contribuțile autorului consider că se aduc noi și importante pentru umplerea acestui gol”.

Comandor Ioan DAMASCHIN

1. TRANSMISIUNILE ȘI MARINA

Era comunicărilor moderne începe cu telegraful electromagnetic inventat în 1837 de americanul Samuel Finley Bresser Morse (1791-1872). Același inventator a elaborat și alfabetul care îl purta numele, primul mesaj codificat fiind transmis la 24 mai 1844.

În 1858 a fost finalizată instalarea primului cablu transatlantic, între Irlanda și Terra Nova. În martie 1876 s-a născut telefonul, inventat de Graham Bell.

Telegrafia și telefonia au fost primele sisteme rapide de comunicare la distanță mari, dar la sfârșitul secolului trecut, ca urmare a diverselor experiențe cu unde electromagnetice, interesul s-a concentrat asupra telegrafiei fără fir.

În 1866, fizicianul german Heinrich Hertz a demonstrat, încercând o interpretare fizică a ecuațiilor cîmpului electromagnetic date de Maxwell, că oscilațiile de înaltă frecvență produc un efect la o anumită distanță de sursă, de unde și adjectivul "hertziene" adăugat undelor electromagnetice.

Studiiile și descoperirile francezului Bravouy, englezului Lodge și rusului Popov au precedat descoperirea telegrafiei fără fir de către fizicianul italian Guillermo Marconi (1874-1937). G. Marconi s-a născut la 25 aprilie 1874, în orașul italian Bolonia, crescând într-o casă de țară (cunoscută în prezent ca vila Griffone, situată pe culmea unei dealuri, înconjurată de podgorii) și călătorind în mod frecvent în portul Livorno al căruia ambient naval îl fascina și unde se afla Academia Marinei Italiane. Niciodată nu l-a părăsit dragostea sa pentru mare, care peste ani va deveni principalul său poligon și cel mai iubit refugiu. Marconi nu a fost niciodată un student eminent, nici măcar nu a reușit să intre în Academia Navală din Livorno. A studiat în particular, a citit totul despre electricitate și despre experiențele lui Hertz, pe care a încercat să le reproducă acasă. Un alt eșec a fost acestuia că nu a reușit la examenul de admitere în Universitatea din Bologna. Un prieten profesor i-a pus la dispoziție biblioteca și laboratorul său; Marconi dedicându-se studiilor și progresând ca autodidact. Îl fascină ideea comunicării globale. Visă să transmită mesaje pe calea aerului la mare distanță și cu viteza luminii, fără a fi nevoie de cabluri între transmisișor și receptor. Se găndeau să dezvolte experimentul lui Hertz utilizând aceleași unde pentru o telegrafie fără fir la mare distanță.

Marconi și-a început experimentele în podul vilei Griffone prin transmiterea de semnale dintr-o încăperă în alta. Era necesar să măreasă distanța; a modificat aparatul și a făcut mai multe probe, până când, începând cu "vibrării electrice" au traversat câmpurile italiene din jurul casei sale, de fiecare dată mai departe: de la ferestra vechiului pod al casei lansa seminale, pe care fratele său le detecta în limitele mosiei lor. Marconi era un om practic: el și-a propus ca obiectiv utilizarea undelor electromagnetice pentru a transmite mesaje.

Luna septembrie a anului 1895 se apropia de sfârșit și, la numai 21 de ani, Marconi a obținut o "legătură" la distanță, de căteva sute de metri utilizând drept antenă o placă metalică. La puțin timp a atins un kilometru, depășind obstacolele terenului.

De acum avea nevoie de un sprijin oficial pentru a continua. Autoritățile italiene nu au manifestat interes pentru acest subiect și, în februarie 1896, Marconi și mama sa erau la Londra, unde, grație unor demersuri familiare, a luat contact cu savanți și oameni de afaceri englezi; drept urmare, la cererea Poștei, Armatei și Marinei, la 27 iulie 1896 a făcut primele demonstrații publice, obținând și primul brevet pentru "Sistem de telecomunicări fără fir (T.F.F.) pe baza utilizării undelor electromagnetice".

În 1901 Marconi a realizat prima radiotransmisie telegrafică transatlantică. T.F.F. au fost parțial predestinate oamenilor mari. În martie 1899 undele electromagnetice de frecvență radio au traversat Canalul Mânecii; mai mult, s-a folosit pentru prima dată radioul în manevrele navale cu echipă instalată pe navele Royal Navy, schimbând mesaje până la o distanță de 75 Km.



... și astăzi



leri...

În același an 1901, Marconi a plecat în S.U.A. pentru a transmite Regata "Cupa Americii" și a face probe T.F.F. pentru marina americană. Marea provocare a fost transmisarea literelor S (...) a alfabetului Morse, la 12 decembrie 1901, din Poldhu, în Cornwalles, până în San Juan de Terra Nova, pe o distanță de peste 3.500 km., cu o purtătoare de frecvență 313 KHz, o putere de 10 kw și captarea semnalului prin o antenă lungă de 120 metri legată de un zmeu.

Radioul a făcut să progreseze pe scară mondială. "Valva cu doi electrozi" termoionică a lui Fleming, "audion"-ul lui Lee de Forest, modularea lui Fessenden și efectul regenerativ al osciloscopului local descoperit de Armstrong au marcat noi trepte pe scara evoluției și utilizării radio-ului.

Un accident dramatic, petrecut în zonă de 3 zile de 3 martie 1899, a atrăgut atenția lumii întregi asupra importanței radioului pentru securitatea maritimă. Pe o calea densă, nava far "East Goodwin Sands" a fost abordată de vaporul "Mathews" plecat din Londra. Echipajul acestuia a putut să salveze datorită mesajului de urgență transmis prin radio de la bord.

DIN ISTORICUL TRANSMISIUNILOR ÎN MARINA ROMÂNĂ

La începutul secolului XX, marinele de război au constănțitizat impactul comunicărilor radio în tactica și strategia navală.

Comunicațiile la mare distanță, imposibile până atunci, aveau să multiplice enorm eficacitatea operațiilor navale. În 1900 flota S.U.A. stabilea legătura fără dificultate până la 36 Km între cuirassatele "New York" și "Massachusetts" în timpul unor manevre.

Dificultățile pe care le prezenta în Europa utilizarea undelor electromagnetice au ținut la un reglementare a T.F.F., care a dat primele roade prin Tratatul de la Londra, din 1912, în care se stabilea, printre altele, frecvența de 166,7 KHz (1800 m) pentru radiotelegrafia navală.

Desastrul "Titanicului", la 15 aprilie 1912, a fost cel care a schimbat în mod decisiv T.F.F. (Marconi instalase pe navă un emișor T.F.F.) transformând-o dintr-o curiozitate științifică într-o nevoie vitală. Căteva nave cu radio, precum "Carpathia", au primit mesajul de ajutor și s-au dus în zonă pentru a aduna naufragiați.

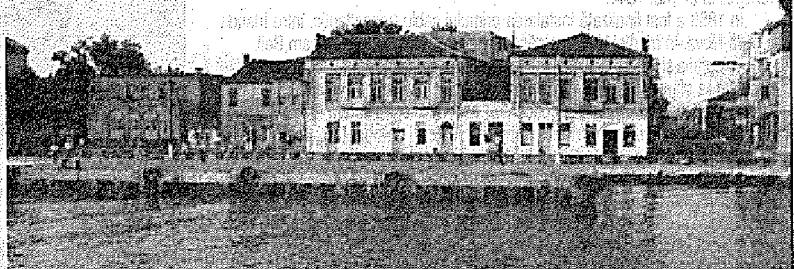
În timpul primului război mondial, T.F.F. a prestat primele sale servicii militare, care, deși nu au fost decisive, au demonstrat importanța pe care le-o rezerva-vitorul.

Până în anii '20, flota S.U.A. a folosit echipamente radio M.F., în banda de frecvență de la 50 la 1500 KHz. Pe la mijlocul anilor '20 a trebuit să se abandoneze această bandă în favoarea radiodifuziunii comerciale, actuala și familiară banda radio A.M. De asemenea, la început exploatarea noii tehnologii de comunicații pe unde scurte (H.F.) și, când s-au perfecționat aceste comunicări, flota SUA a abandonat treptat folosirea frecvențelor joase pe mare, rămnând frecvența de 500 KHz pentru primirea mesajelor internaționale, exclusiv de ajutor. Mai târziu

Comandor ing. drd. Traian MOȘOIU

continuare în pag. 24

La bună vedere, Sulina!



În numărul anterior al revistei, subsemnatul, turist de ocazie în Sulina, am descris câteva impresii, ce-i drept condensate din lipsă de spațiu, despre „orașul în care soarele răsare cel mai devreme și dreptea ajunge cel mai târziu”.

Referitor la sintagma cu „răsăritul soarelui cel mai devreme și apariția drăguță cel mai târziu” nu aș dori să revin cu explicații suplimentare. Ea ne-a fost oferită, mai în glumă, mai în serios, de gazdele noastre primitoare, Maria și Andrei Lupciuc (care ne oferă cu multă dragoste și căldură, mie și soției, ospitalitate de câteva zile, în fiecare an), dar și de fratele lor de cruce, căpitanul șef de port Mihail Ivenco (despre care, tot în numărul anterior am relatat, în detaliu, unele aspecte).

Este o adevărată revelație să-l ai pe Andrei Lupciuc ghid prin Europolis, așa cum plastic denumea Sulina cel mai mare scriitor marinăru Eugeniu Botez, alias Jean Bart.

Deși a depășit vîrstă unei jumătăți de veac, Andrei Lupciuc are în permanență un aer tineresc, este mereu în plină vîrtă și dispus să-l ofere cele mai picante detalii despre Europolis-ului cu oamenii și casele lor, obiceiurile mai vechi sau mai noi și cum tot ce se întâmplă într-o urbe de talia Suliniei.

La începutul acestui secol, Europolis-ul - poate cel mai cosmopolit oraș din Europa - avea peste săizeci de birouri și restaurante și cam tot atâtea case de „rendez-vous”, adică acele care proliferau în porturi unde intră marinari și se simt bine în compania, evident, a femeilor. Era un oraș-port în floritor în care posibilitățile de a căstiga bani din comerțul facilitat în cea mai mare parte de statutul de porto-franco, aduna tot felul de oameni de afaceri, aproape din întreaga Europeană.

Centrul de afaceri al Suliniei gravita în jurul sediului Comisiei Europene a Dunării (actualul sediu al Căpitaniei și Administrației portuale) prin care se perindau zilnic sute de marinari, comercianți, angrosiști, oameni de afaceri veniți cu vapărele pe mare și de pe Dunărea continentală pentru a cumpăra și vinde sau pentru diverse afaceri.

Apliicând, totuși, unele corecții la cele relatate de ghidul meu și luând în calcul și „folclorul local”, dispus oricând și în orice colț de lume să mai „coafiez” realitatea cu picanterii, rămân totuși cu convîngerea că străzile pe care le parcursă aparțin unui oraș cu o încarcătură istorică aparte, chiar unicat în peisajul european.

La data când Sulina mi se deschidea privirilor era în luna septembrie care, deși

lună de toamnă, prezenta, mai degrabă, aspectul unei veri prelungite, cu excepția diminetelor ce păreau mai scurte și mai reci.

Străzile sunt paralele sau perpendicularare cu Dunărea, și ele nu depășesc, ca număr, cifra 6 - cele paralele - și cu puțin depășesc cifra 10 - cele perpendiculare. Excepțând strada principala, faleză și loc de promenadă pentru turisti și localnici, și strada a II-a, pe o mică porțiune asfaltată, celelalte străzi au un „pavaj” de nisip fin, bălătorit, care nu creează probleme deosebite la o ploaie de tărie mică sau medie. Casele, cu excepția celor cătorva blocuri construite, în ultimii ani, în partea centrală a orașului, sunt în general cochete, majoritatea cu garduri din scândură vopsite proaspăt. Altele cu garduri de stuf.

Toate însă, au grădinile și curtile îngrijite, majoritatea având câte o boltă de viață de vie și straturi de zarzavat. Ici, colo, câte o casă părăsită (afiu că unele nu mai au locatari de zeci de ani), dar administrația orașului le înse o strictă evidență și nu permite demolarelor (chiar dacă unele aproape că nu mai prezintă aspect de locuință) până când nu apare eventualul proprietar sau urmaș din năștiu care colț de lume. Nu mă pot opri, respectând, evident, proporțiile, să nu fac o comparație cu ruinele Hotelului „CONTINENTAL”, din plin centrul orașului Constanța, care de cățiva ani, din interesul oculte, agresază privirile turiștilor, dar și ale localnicilor, reprezentând o pată neagră pe chipul unuia din cele mai mari orașe ale țării.

Pe porțile gospodărilor, din loc în loc, pe lângă numărul casei se află și cel al străzii: strada I; a II-a; a III-a;... asociat cu un altul, „Octombrie Roșu”, sau altele de acest gen.

Ghidul nostru ne explică, fără a ne convinge însă, că denumirile străzilor vin de la obișnuința locuitorilor de a-și indica adresa prin numărul străzii, începând cu cea de pe malul Dunării.

Cele mai cochete clădiri, o imbinare de case cu 1-3 nivele și cu un pronunțat stil arhitectonic de la începutul secol și adăosuri din perioada interbelică, menținute într-o relativă prosperitate, dată de vopseaua proaspătă, dar și ca și cele construite în perioada anilor 70-90, se află pe strada

principală, cu vedere spre Dunăre. Ele se dezvoltă în privirile marinilor care urcă sau coboără pe bătrânu fluviu, într-o plăcută polioromicie, imaginea aceasta rămânând într-o tempă indelungată pe retina.

Din rândul lor se dețină turtele bisericii construită în deceniul trei al actualului secol. Cu 30 de ani în urmă, când am poposit pentru prima oară în Sulina, în anul 1969 (cadet, în practică pe o navă militară), m-au impresionat, în mod deosebit, pereții acestei biserici care după 25 de ani de la terminarea războiului erau ciuruiți de gloanțe și proiectile de artilerie, urme indubitable ale unor lupte crâncene purtate în acest colț de țară.

Citind Registrul Istoric al Căpitaniei portului Sulina găsesc și explicația acelor pereți ciuruiți de gloanțe. Căpitanul de port din perioada celui de-al doilea Război Mondial, M. Pușcaciuc, consimna: „De la 1 august 1944 viața din Sulina devine un blistem. Sunt atâtea alarme că nu știi când este prevenirea și când încetarea. Este un adevărat război al nervilor”. La 19 august 1944, începând cu orele 7 și 15 minute au avut loc două din cele mai groaznice bombardamente aeriene asupra orașului. „Ai impresia, consimna căpitanul, că ești în partea stângă a judecății de apoi după Apocalipsa Sfântului Evanghelist Ioan. Parcă cineva de sus ar fi spus locuitorilor orașului Sulina: „Plecăji de la mine nemernicilor, mergeți în focul cel veșnic pregătit vădu de la începutul lumii”. O plastică relatăre despre calvarul suportat de acești oameni ai Deltei în timpul celui de-al doilea Război Mondial.

Timpul a vindecat râurile războiului, iar edili pe cele ale bisericii, astfel că sunt plăcut surprins să o zăresc, acum, într-o haină nouă și cu o curte plină de enoriași.

Dintre clădirile moderne se dețină cea a Hotelului-restaurant „SULINA”, de 150 de locuri, dat în folosință în anul 1981, cu un aport deosebit în turismul din Delta, apoi cea a Poștel, iar pe strada a II-a, a liceului „GEORGE GEORGESCU”. Lângă debărcaderul din fața administrației se află parcul orașului, nu prea mare, dar foarte cochet, cu alei bordate de un frumos gard

viu, bine îngrijit, în centru aflându-se bustul unei personalități de seamă, care înnobilează blazonul orașului - marele compozitor și dirijor George Georgescu. Aceasta este și singura statuie din oraș. Undeva, la câteva sute de metri, pe strada Păcii (!?) se află și casa memorială care-i poartă numele și în care s-a născut. Din păcate, cetățeanul care locuiește în prezent în imobil, pe numele său Emilian Anton, când îl întreb ce știe despre această casă și de placă cu efigia marelui dirijor, desigur că în ea de peste 40 de ani, nu îmi poate spune mai multe despre George Georgescu (nu știe cine a fost și nici mai mult decât ceea ce scrie pe placă – 1887-1964).

Câteva blocuri, construite între anii 1970-1990, în cea mai mare parte pe strada I și a II-a, aduc orașul la cotele acestui sfârșit de secol.

Unul dintre cele mai atractive obiective turistice ale Sulinei îl reprezintă plaja, situată la circa 3 km distanță de centrul orașului și nu mică i va fi mirarea vizitatorului să constate că aceasta este prevăzută cu dotări moderne, de ultimă oră: închisă cu gard din plasă de sărmă, proaspăt vopsit, o clădire ușoară de vară, cu toate dotările necesare pentru restaurante, cofetărie, cu anexele de rigoare, dușuri și WC-uri cu apă curentă și placate cu gresie, cosuri de gunoi etc. Gândul mă duce la ediliile plajei de la Mamaia care ar trebui să meargă la Sulina și să-și umple carnetul cu notițe despre modul în care ar trebui să arate o plajă.

Un obiectiv care ar putea stârnii interesul vizitatorului, rivalizând cu cel de la Săpânța,

este cimitirul orașului, ce cuprinde de fapt unul ortodox și altul catolic-protestant anglican. Dacă ai curiozitatea să-l vizitezi și să citești cu atenție inscripțiile de pe monumente poți face o adevărată istorie a ultimelor două secole și un studiu al diferitelor nații de comercianți, negustori și marinari care au trăit sau au trecut pe aci.

În cadrul acestui cimitir se dețăsează mormântul cu monument, bine îngrijit de marinari locali, al locotenentului-colonel Mihail Drăghicescu - ofițer de marină, mort în anul 1896 - care în mod indubitatibil a onorat și onorează blazonul orașului-port Sulina. Lucrarea de căpetenie a acestui ofițer de marină, „Istoricul principalelor puncte de pe Dunăre de la Orșova la Sulina și la Marea Neagră de la Varna la Odessa”, reprezintă o adevărată encyclopedie, cea mai documentată carte de la sfârșitul secolului trecut despre fluviul transeuropean.

Cel mai important așezământ cultural, biblioteca orașului, mă îspitește să-l trec pragul, unde sunt întâmpinat, cu o vădită bucurie, de doamna Ilincă Mihăilă, bibliotecar ce depune mult susțin și pasiune în a recomanda celor interesați să împrumute diverse cărți. Deși nu este prea bogată, este evident că biblioteca nu duce lipsă de cărți. Mai mult, aici funcționează un cenuclu literar care nu putea să poarte alt nume decât cel al lui Jean Bart.

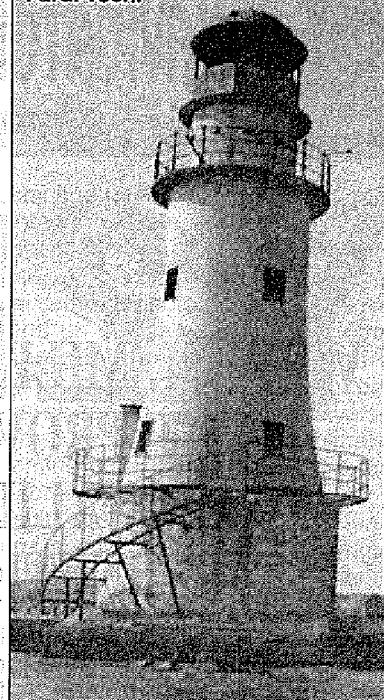
Timpul, bine drămuit, avut la dispoziție de a fi „peregrini prin Europolis” ne-a permis să facem și o vizită la cetățeanul numărul 1 al urbei - primarul Victor Andrei. Afisând o alură sportivă (afiu că este chiar profesor de sport), ne întâmpină cu multă amabilitate și bună dispoziție, gata de a ne da toate informațiile pe care le dorim. În biroul domniei sale, șeful Hotelului-restaurant „SULINA”, domnul Cornel Pocora, de asemenea foarte amabil, ne oferă utile informații despre turismul în Delta.

Dialogul degurge natural, fără false amabilități, de circumstanță. Nu îl ascund adevărul că am rămas plăcut impresionat de faptul că, deși în plină tranziție, orașul apare cochet și curat. Întrebându-l căruia partid aparține, mă surprinde cu afirmația că apartenența sa politică este mai puțin importantă, mai important este să gestionezi cu grijă interesele urbei și a celor circa cinci mii patru sute de cetățeni, reprezentând pe lângă români și câteva etnii – ruși, ucraineni, lipoveni, maghiari etc. – care trăiesc într-un mediu aparte: izolare, resurse limitate de a exercita profesii și de existență etc.

Discutăm despre posibilitățile orașului de a redeveni ceea ce a fost la începutul acestui secol – un Europolis. Din nefericire, chiar dacă și azi Sulina are statut de porto-franco silueta diferență mult de cea existentă cu o sută de ani în urmă, porto-franco rămânând doar o fata morgana în desert.

Deși în discuții abordăm diverse aspecte existențiale ale orașului convenim că ele

Farul vechi

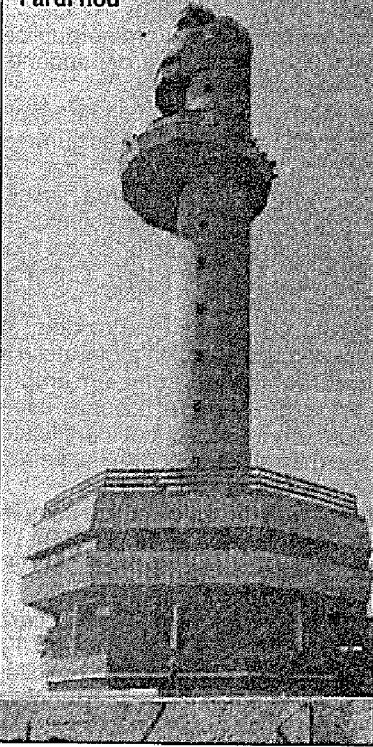


poartă pecetea tranziției pe care o traversăm, astfel că nu au rost lamentările. Îmi exprim, totuși, nedumerirea asupra faptului că străzile paralele cu Dunărea poartă denumirea de „Strada I”, „Strada a II-a” etc. Mai văzusem ceea ceva asemănător în New York. Domnul primar Victor Andrei, promotor al schimbării denumirilor de străzi cu nume anacronice, cum ar fi „Octombrie Roșu”, sesizând ironia găsește explicația în faptul că locuitorii Sulinei, indiferent de numele străzii, vor spune că locuiesc tot pe strada I, a II-a, a III-a etc. Domnule primar, cu tot respectul pe care vă dătorez, pot să afirm că în privința numelor de străzi, peste tot în lume orașele găsesc de cuvînță, să-și onoreze personalitățile care le înnobilează blazonul. Este o obligație a orașului (și a dirigitorilor destinelor lui) de a conserva pentru posteritate memoria unor astfel de personalități. Sulina are destule personalități care îl înnobilează blazonul. Iată câteva dintre acestea: dirijor și compozitor GEORGE GEORGESCU, scriitor JEAN BART, locotenent-colonel MIHAEL DRĂGHICESCU, contraamiral CONSTANTIN VLĂDESCU (cel care a comandat Detasamentul Tactic Sulina și a apărat orașul în al doilea Război Mondial). Merită să-i luati în seamă.

In numeroase următoare ale revistei „MARINA ROMÂNĂ” vă vom pune la dispoziție date privind meritele acestor personalități care, repet, au înnobilat și înnobilează blazonul orașului Sulina.

La bună vedere, Europolis !
(va urma)
Comandor Ioan DAMASCHIN

Farul nou





NAVIGATORI ÎN LABIRINTUL CUNOASTERII



Y2K VIRUSUL MILENIULUI POATE PROVOCA „APOCALIPSA CIBERNETICA“

Datorită costurilor foarte mari ale unităților de memorie instalate pe sistemele informatiche în anii 1950-1960, programatorii au decis limitarea la ultimele două cifre din valoarea anului, atunci când se stocau date calendaristice. Cu trecerea anilor, prețul memorriilor a scăzut foarte mult, dar a fost creat potențialul crizei mondiale ce decurge din problema tehnologică, cu impact în anul 2000, numita și „virusul mileniului“ sau „rutina Y2K“. Astfel, după data de 31 decembrie 1999, când calendarele vor indica anii 2000, 2001, 2010, sistemele de calcul vor procesa 00, 01 sau 10, ceea ce va implica automat, prefixul 19, adică 1900, 1901, respectiv 1910. De exemplu, între 1 iulie 1999 și 1 iulie 2005 sunt exact 7 ani. Datorită rutinei Y2K, unele sisteme de calcul vor putea considera această perioadă ca fiind de 93 de ani! De aici rezultă că, începând cu 1 ianuarie 2000, se pot produce căderi și perturbări serioase, mai ales în sistemele financiar-contabil, al transporturilor aeriene și navale, de sănătate, precum și în domeniul apărării și al ordinii publice.

Pentru estimarea dimensiunilor dezastrelui potențial, vă prezentăm numai câteva dintre efectele posibile, acest „fierbinte“ subiect fiind amplu tratat și pe Internet ([wysiwig://15/http://www.mitre.org/research/cots/Y2K_SOLUTIONS.htm](http://www.mitre.org/research/cots/Y2K_SOLUTIONS.htm)), unde pot fi consultate inclusiv documente oficiale ale administrației americane, preocupate de „virusul mileniului“:

- alimentarea cu energie electrică poate fi întreruptă prin afectarea sistemelor din centrale, a regula-toarelor automate, cât și a sistemului de distribuție către abonați strategici, principali, secundari sau casnici;
- alimentarea cu petrol și gaze naturale poate fi afectată în proporție de peste 80%;
- distribuția de apă și căldură poate fi întreruptă datorită căderii sistemului energetic;
- în domeniul sănătății pot fi afectate sistemele de diagnostic, analiză și monitorizare;



- telecomunicațiile vor suferi perturbații în centralele automate, digitale și GSM, precum și în rețele radio-TV prin unde radio, cablu sau satelit;
- transporturile și serviciile adiacente pot fi afectate atât local, cât și global;
- serviciile financiare vor fi puternic influențate, nu atât din cauze obiective, cât datorită panicii care se poate produce;
- sistemele de apărare națională și ordine publică vor fi cu atât mai vulnerabile cu cât dependența lor de sistemele civile va fi mai mare.

Principalele probleme care vor trebui să fie rezolvate rapid și eficient în acele momente vor fi asigurarea comunicărilor, transportul fluent și rapid în caz de necesitate și, mai ales, evitarea și combaterea panicii. Într-o clasificare regională privind rata estimată a căderilor, România se află în grupa țărilor cu cel mai mare nivel de risc (66%), alături de Rusia, China și majoritatea țărilor subdezvoltate.

Problema este privită cu maximă seriozitate, în special în S.U.A., unde comisia specială a Senatului a mantinut spre dezbaterea Congresului un amplu documentar privind impactul pe care îl poate avea „virusul mileniului“. Cum era firesc, au fost identificate și propuse soluțiile cele mai eficiente pentru depășirea acestei crize:

- adaptarea tuturor sistemelor de calcul cu ceas în timp real și BIOS care recunoaște anul 2000;
- folosirea sistemelor de operare compatibile Y2K (de exemplu, WINDOWS 98);
- interceptarea și înlocuirea tuturor aplicațiilor care introduc date eronate;
- dezvoltarea de noi aplicații software compatibile; conversia de la două la patru cifre pentru an, în toate aplicațiile;



NAVIGATORI ÎN LABIRINTUL CUNOASTERII



- introducerea, prin sistemul legislativ, a obligativității luării tuturor măsurilor: economice, administrative și manageriale, pentru combaterea efectelor rutinei Y2K;
 - informarea oportună și pregătirea psihologică a populației pentru evitarea și combaterea panicii.
- SUA și Rusia au convenit crearea unui centru de prevenire a unui eveniment atac nuclear provocat de „virusul mileniuului”, care se poate declansa în orice clipă după ora 0.00 a zilei de 1 ianuarie 2000. Inițiativa aparține autorităților americane, care au evidențiat faptul că rutina Y2K poate determina un computer militar să credă că partea adversă a lansat un atac nuclear și să declanșeze o ripostă „cel puțin inutilă”. Potrivit termenilor înțelegerii încheiate, ofițerii ai armatei americane și ai celei ruse se vor întâlni timp de câteva săptămâni înainte și după fatidica dată de 1 ianuarie 2000, pentru a corecta manual o eventuală confuzie făcută de computerele ambelor părți. Seful Forței de Rachete Strategice a Federației Ruse, Vladimir Iakovlev a precizat că locația centrului nu a fost încă hotărâtă, dar că foarte probabil vor exista două astfel de centre, unul pe teritoriul SUA și unul pe cel al Rusiei. Pentagonul a precizat că riscul lansării unui atac nuclear neautorizat este „scăzut”.

Analiștii CIA au identificat și unele probleme potențiale pe care GAZPROM, cel mai mare furnizor de gaze naturale al Rusiei, le-ar putea avea cu computerele sale, între care „griparea” calculatoarelor centrale ale companiei la data de 1 ianuarie 2000, calculatoare care abia se apropie de echivalentul unui IBM 360, căderea sistemelor de supervizare și achiziție de date precum și izolarea terminalelor extractive din zone greu accesibile, cauzată de întreruperea comunicărilor prin satelit. Producția GAZPROM poate fi afectată în aşa măsură încât să nu mai poată face față nici măcar cererii interne, în plină iarnă. Gazoductul siberian furnizează 50% din necesarul Federației Ruse, 15% din cel al Europei de Est și 5% din cel al Europei occidentale.

În Marea Britanie se vând deja „truse de supraviețuire pentru anul 2000”. O firmă britanică a început să profite de neliniștea și fantasma ce înconjoară atât de virtualul virus al mileniuului, producând și punând în vânzare „kituri de supraviețuire Anul 2000”, pentru cei ce vor să se protejeze de haosul ce ar putea urma. Potrivit AFP, compania mizează pe succes atât în rândul oamenilor obișnuiți, care se tem

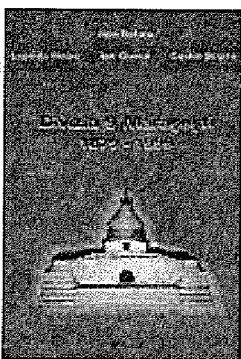
dе efectelor unui colaps al retelei informative de care depinde aproape integral actuala societate, cât și în rândul sectelor apocaliptice, ai căror membri sunt convinși că lumea se apropie de sfârșit. În prezent se comercializează trei seturi distincte (15, 20 și 129 lire sterline), ultimul fiind un echipament multirisc care conține toate materialele necesare pentru supraviețuirea a patru persoane timp de trei zile: cort, oglindă pentru lansarea semnalelor de ajutor, diverse scule, hrana, lanterne și o capcană pentru animale. Cea mai ieftină conține câteva ace de cusut și de pescuit, o busolă și un manual de supraviețuire.

Autoritățile orașului american Los Angeles s-au pregătit pentru „apocalipsa cibernetică” săpând un uriaș buncăr care dispune de suficientă energie, hrana, apă și aer pentru a găzdui 50 de persoane timp de doi ani. Adăpostul, botezat ATSAC-Automatic Traffic Signal and Control poate deveni la nevoie un centru de comandă tehnologizat pentru monitorizarea eventualelor frâmântări civile în timpul crizei sociale provocate de virusul mileniuului. Accesul în ultrascreta facilitate se face prin patru uși uriașe, metalice. Cu un interior demn de un serial science-fiction, buncărul este conceput să reziste unui atac

nuclear și chiar desprinderii faliei tectonice San Andreas. La computerele aflate aici, alimentate de generatoare independente, sunt conectate mii de camere de lucru vederi, amplasate pe străzile orașului Los Angeles. Este posibil ca astfel de centre să fie amplasate în toate orașele mari americane și între ele să existe un sistem de comunicații special, care să nu fie afectat de temutul virus al mileniuului.

În România a fost înființat Consiliul Național „Mileniu” care se va ocupa și de transpunerea în practică a măsurilor stabilite de Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 29/25 martie 1999 pentru „prevenirea disfuncționalităților care pot apărea la data de 31 decembrie 1999, ora 24.00, din cauza unor defecte tehnologice legate de reprezentarea digitală a datei calendaristice, ce pot fi identificate în sistemele informatici și în sistemele electronice microprogramate (cu microprocesor incorporat)”. Actul normativ scutește de taxe vamale importurile de echipamente, componente și produse software destinate rezolvării acestor probleme, stabiliind și obligațiile pe care le au toți administratorii de rețele informatici.

Căpitán Costel SUSANU



DIVIZIA 9 „MĂRĂȘEȘTI” 1879 – 1949

La 22 februarie 1879 se înființă, la Constanța, prima mare unitate militară sub denumirea de „Divizia Activă Dobrogea”. Cei 120 de ani de istorie, în care Marea Unitate a participat la campaniile militare ale armatei române din acest secol, sunt relevante, într-o formă sintetică, în paginile unei valoroase lucrări, apărută în februarie anul acesta, opera de unor reputații istorice militare: comandor (r) prof. univ. dr. Jipa Rotaru (și coordonator), comandor (r) prof. univ. dr. Ion Giurca, locotenent-colonel drd. Leonida Moise și profesor Costin Surtu.

Așa cum reiese din paginile lucrării, marea unitate și-a adus obolul de sacrificii pe câmpul de onoare. Ea a participat pe fronturile Războiului de Reîntregire națională în Dobrogea, pe Neajlov - Argeș, la Mărășești sau în Basarabia, iar în cel de-al doilea Război Mondial la apărarea litoralului, pe frontul de Est, în zona Cotul Donului, pe frontul de Vest, în Ungaria și Cehoslovacia.

O lucrare de certă valoare științifică, ce adaugă noi pagini la Cartea istoriografiei militare românești.

Comandor Ioan DAMASCHIN

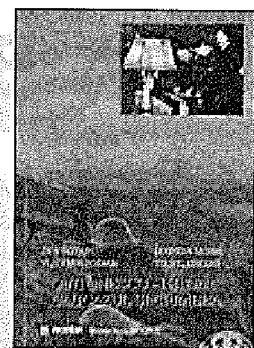
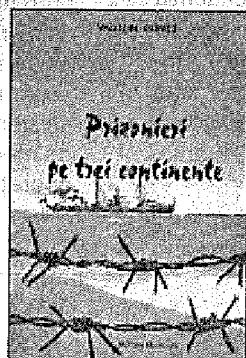
PRIZONIERI PE TREI CONTINENTE

Comandorul (r) Valentin Donici ne răsfăță, de ani și ani, cu marinele sale. Astăzi, după două decenii de la debutul său literar cu „Veteranul valurilor”, ne dăruiește un spumos volum de nuvele și schițe inspirat din relatăriile unor „lupi de mare”, aflată la timpul pensionarii. Cu menticione: „Trecută prin filtrul ficțiunii, realitatea capătă valențe literare și uneori - nu poate fi surprinsă în totă complexitatea ei... Autorul, însă, își face datoria de a sublinia faptul că nu a inventat nimic!”. Cititorul are bucuria să călătoarească fie la bordul unei nave militare, fie la cel al unei nave comerciale, pe mări și oceane. Textul este însoțit de schițe, semnate de autor și fiica sa, Anca. Este meritul Ancăi Donici, care cu sensibilitate și inspirație a realizat coperta.

„PRIZONIERI PE TREI CONTINENTE” nuvelă care, dezvoltată, ar putea deveni roman, dă numele volumului. Editura „Europolis” a asigurat publicarea în condiții grafice deosebite și într-o formă elegantă.

Mariana PAVĂLOIU

NOUTĂȚI EDITORIALE



ANTONESCU - HITLER CAUCAZUL ȘI CRIMEEA

Paradis al naturii, meleag al amazoanelor, lăram cu veche și bogată civilizație, Crimeea – cea mai răsfăță pehnisulă a Mării Negre – nu a fost crujată de flăcările celui de-al doilea război mondial. Dimpotrivă, glasul tunului a bătut ani în sărăcina luxoasele vile de la lăta, mitralierele grele și aviația de asalt au mușcat lacome din splendidele monumente ale antichității elene de la Chersones, la Eupatoria, din Mumii Jalla până în Peninsula Kerch.

Crimeea și Kubanul au fost scene ale neîndurătoarelor confruntări armate dintre ostașii germani și români, pe de o parte, și cei sovietici, pe de altă parte, atât în primele campanii (1941-1942), când Axă părea invincibilă, cât și în anii 1943-1944, odată cu schimbarea sonorilor războiului.

Două personalități marcante ale acestui secol, führerul Adolf Hitler și Conducătorul Statului Român, maresalul Ion Antonescu, ale căror destine s-au întâlnit și în acest spațiu în dramaticele confruntări ale celui de-al doilea Război Mondial, modul în care au influențat destăierarea acestora constituie subiectul unei valoroase lucrări istoriografice intitulată ANTONESCU - HITLER. CAUCAZUL ȘI CRIMEEA, rodul cercetărilor, unor reputații istorice militare: comandor (r) prof. univ. dr. Jipa Rotaru (și coordonator de lucrare), colonel dr. Teofil Orosian, lt. col drd. Leonida Moise, lt. col. (r) drd. Vladimir Zodian, apărută recent la editura Paideia din București.

Comandor Ioan DAMASCHIN



SEMNAL

TIMONA (Nr. 34, februarie 1999)
Din sumar: • Jurnal de bord (File de istorie) • Fregatele, o redutabilitate forță • Câte ceva despre parăme • Liga va solicita sprijinul • Atenție părinți... (B.D.)

GALATI SUFLET DE SOLDAT

La Galați, marinari U.M.02081 continuă o onorată tradiție a Armatei Române care, animată de spiritul creștin ortodox strămoșesc, a dovedit prin fapte și pe măsură puterilor sale că este nu numai scutul apărător al Patriei ci și aproape cu sufletul de cel mai urgîșit conațional - în primul rând de copiii orfani.

Astfel, de mai multă vreme, marinarii militari din Galați (cadrele, prin contribuție voluntară) oferă copilor - peste 80 - de la Scoala Ajutătoare nr.2 din localitate, cu prilejul sărbătorilor naționale și creștine, meniuuri complete, precum și, o picătură de dragoste parintească, din sufletele lor nesolicitate, dar noble, de soldați.

FLOTA BELGIANĂ „PE RADAR”

Şeful Statului Major al Marinei Belgiene, contra-amiral **Michel Verhulst**, consideră ca fiind o prioritate sporirea și diversificarea acțiunilor comune cu flotele vecine. Un accent deosebit se pune, de asemenea, pe conservarea climatului de încredere în cadrul NATO și menținerea statutului de forță profesionistă și competență pentru marina militară a Belgiei. Cooperarea este deja materializată, ca o premieră mondială fiind înălțarea primului comandament operațional maritim binațional, belgiano-olandez, care funcționează în Olanda, la Den Helder, începând cu 7 februarie 1996. Relațiile de colaborare cu Olanda nu se opresc aici. Din luna septembrie 1996 operatorii radar, tehnicienii pentru sonare și ofițerii de operații navale se pregătesc în comun, la școala din Den Helder, bucătarii și stewarzii la Bruges, iar scafandrii la Ostende și Zeebrugge. Căi concrete de acțiune și pregătire în comun au fost stabilite, de curând, și cu marinele militare din Germania și Franța.

Desființarea serviciului militar obligatoriu, în 1994, a dus la reducerea efectivelor cu aproximativ 25%. În prezent marina militară are un efectiv de 2.570 de oameni: 294 ofițeri, 1.225 subofițeri (maiștri militari) și 1.051 marinari. Ofițerii își încep pregătirea la Academia Militară sau la Colegiul Naval din Antwerp. În fiecare an, studenții ai acestor instituții sunt ambarcați pe navășcoală franceză „Jeanne d'Arc”. Programe comune de pregătire (schimburile de personal) se desfășoară cu marinele militare din S.U.A., Marea Britanie, Franța, Africa de Sud și Canada.

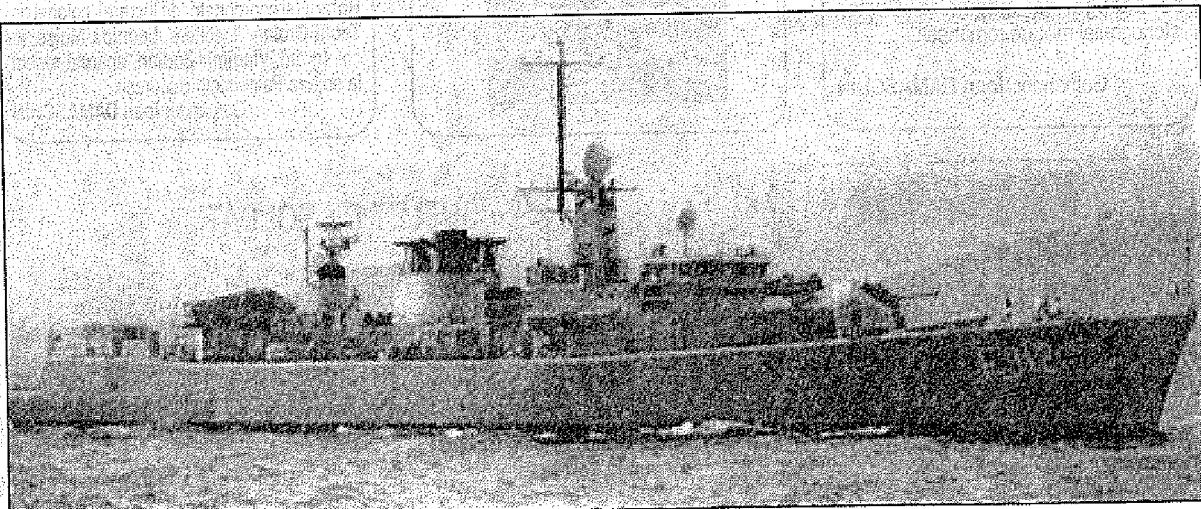
Contraamiral
Michel
Verhulst



Misiunile și dotarea flotei militare

Misiunile marinei militare belgiene în timp de pace sunt:

- participarea în cadrul forțelor navale ale NATO;
- participarea la exerciții navale multinnaționale;
- protecția pescuitului;
- pregătirea ofițerilor din marina civilă;
- asistență în cadrul programelor științifice și oceanografice;
- confirmarea eșuărilor (accidentelor navale);
- asistență pentru eliminarea urmărilor accidentelor de mediu;
- operații umanitare.



FLOTA BELGIANĂ „PE RADAR”

În timp de război marina militară belgiană este complet integrată forțelor NATO și desfășoară misiuni care se referă la:

- protejarea liniilor maritime de comunicații și asigurarea accesului liber în porturile belgiene;
- apărarea navelor comerciale;
- lupta împotriva minelor;
- asigurarea siguranței aliaților.

În prezent flota militară se compune din: 3 fregate din clasa „Wielingen”, 6 vânătoare de mine costiere din clasa „Tripartite”, 2 dragoare din clasa „Aggressive” (transferate de la US Navy), o navă de patrulare fluvială, 2 nave de comandă și suport logistic, o navă de salvare și cercetare, o navă pentru protejarea pescuitului, o navă-școală, 6 remorchiere costiere (portuare), 2 șalupe portuare. Aviația navală in-



clude 5 elicoptere „Sea King” și 3 elicoptere „Alouette-III”.

Cea mai mare bază navală este Zeebrugge. Pentru forțele logistice și aviația navală este destinată baza din Koksijde, lângă Ostende. Statul Major al Marinei se află la Bruxelles, pentru simplificarea legăturilor cu Ministerul Apărării.

Programme actuale și de perspectivă

Sunt în curs de derulare importante programe de modernizare și eficientizare pentru rachete navale, software, radare, sonare și senzori electronici, sisteme de interceptare, comunicații, codificare, armamentul și muniția de artillerie navală, sisteme de identificare/neutralizare a minelor. Până în anul 2004 fiecare navă va dispune de un sistem integrat de comandă și control. Bugetul alocat anul acesta marinei militare belgiene este de 180 milioane \$ și acoperă doar 80% din fondurile necesare.

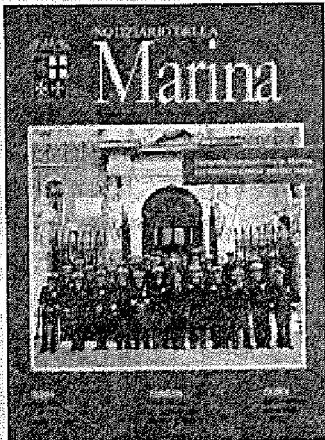
Proiectele de viitor indică, pentru anul 2010, o flotă compusă din 4 fregate purtătoare de rachete ghidate și 8-10 nave de luptă împotriva minelor.

Sinteză a articolelui „Belgian Navy's challenging time”, din revista „Jane's Navy International” (ian.-feb. 1999)

Traducere și adaptarea
Căpitán Costel SUSANU

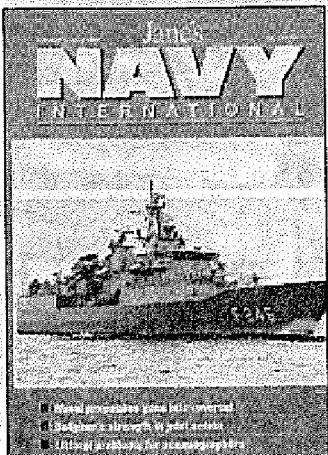
REVISTE DE MARINĂ STRĂINE

INTRATE ÎN BIBLIOTECĂ REDACȚIEI



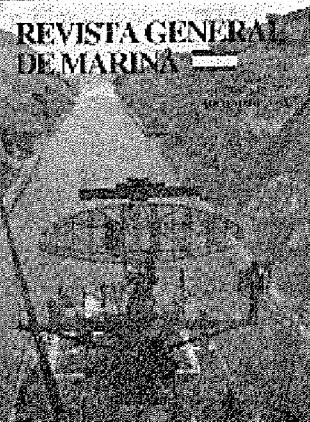
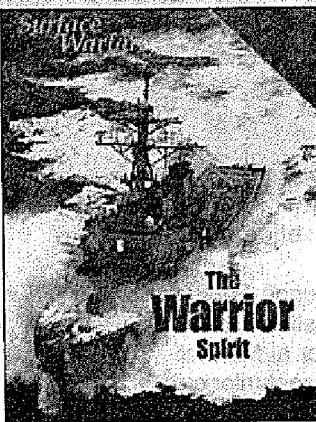
NOTIZIARIO DELLA MARINA (noiembrie 1998) • Gândind la Marea Mediterană și Marea Neagră. Al doilea simpozion al Marinelor Militare din Mediterana și Marea Neagră, asupra cooperării maritime în regiune (Venetia, 13-16 octombrie 1998) • Venetia: Pictori de marină. O inițiativă de mare succes • Primul zbor al elicopterului NH-90 • „Adriatica în 1848”. (B.D.)

JANE's NAVY INTERNATIONAL (ianuarie-februarie 1999) • Forțele participante la operațiunea „Desert Fox” • Programul de modernizare a fregatelor australiene • Noi concepte privind propulsia navală • Timpul provocărilor pentru marina militară belgiană • Oceanografia în sprijinul operațiunilor de luptă. (C.S.)



REVISTA GENERAL DE MARINA (noiembrie 1998) • Centenarul lui '98: Ultima polemică legată de nava „MAINE” • Gândind la F-110 • A 35-a aniversare a fregatei „BALEARES” • Cutty Sark • Navigație și știință • Filatelia și marea: Filip al II-lea și timpul său. (B.D.)

SURFACE WARFARE (ianuarie-februarie 1999) • Operațiile navale în mileniul III • Forțele expediționale pot schimba cursul confruntărilor armate, prin flexibilitate și dinamică • Rachete balistice navale • Distrugătoarele în sprijinul forțelor de debarcare • Noile rachete tactice TOMAHAWK • Luarea deciziei: important element al conducerii. (C.S.)



REVISTA GENERAL DE MARINA (decembrie 1998) • Reflectii asupra noii situații strategico-economice și planificarea apărării • Considerații strategice asupra traficului maritim din Atlantic și Marea Mediterană • Sidewinder: o rachetă emblematică ce înfrântă noi provocări • Scufundarea submarinului C-3 • Cariera navală a amiralului Carrero Blanco la a 25-a comemorare a morții sale • Marea în filatelia: expoziția filatelică „Portugal 98”. (B.D.)



BLAUE JUNGS (martie 1999) • Memorialul USS MISSOURI • Războiul pe timp de iarnă • Caracteristicile tehnico-tactice ale fregatelor din clasa BREMEN • Echipajele a 14 avioane TORNADO se antrenază pentru o eventuală intervenție în Kosovo • Femeile în Marina Militară • Operațiuni de salvare pe mare. (C.S.)

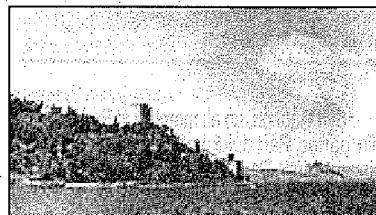
CATASTROFE SI ACCIDENTE NAVALE IN BOSFOR SI DARDANELE

Bosforul și Dardanele - strămtoare traversate zilnic de zeci de nave -, aceste adăvărăte „bulevarde maritime” pe care se înregistrează un trafic deosebit de intens, încă din vechi timpuri, sunt și locuri de grecă încercare pentru marinari pe care-i păndește, mereu, același pericol - primejdia coliziunilor, accidentelor și chiar catastrofelor navale. În rândurile ce urmează, colaboratorul nostru, comandor (r) Francisc HOSCIUC, un inițiat în domeniul, ne prezintă doar câteva dintre aceste tragice evenimente petrecute în celebrele strămtoare, în perioada 1953-1977.

- Pe data de 4 aprilie 1953, cargoul suedez NABOLAND a lovit submarinul turcesc DUM-LUPINAR, în Dardanele, cauzând moarte a 81 de membri ai echipajului submarinului, precum și pagube materiale însumând miliarde de lire turcești.
- La 14 decembrie 1960, tancul petrolier grecesc WORLD HARMONY, de 20.992 trb (tone registrul brut) a intrat în coliziune, în Bosfor, cu lâncul iugoslav PETER ZORANIC, de 178.307 trb. Ambele tancuri au luat foc, au explodat, pierind 20 persoane, iar altele 20 au fost grav rănite. Tancul iugoslav a luat foc și s-a scufundat, iar nava turcă TARSUS, ce se afla în vecinătatea accidentului, a luat și ea foc, suferind avarii grave.
- Ulterior acestui accident, tancul NORBORN, în treccere prin strămtoarea Bosfor, s-a lovit de epava PETER ZORANIC, spărăturile produse deversând motorina cu care era încărcată nava pe locăt suprafața strămtoarei, punând în pericol portul și orașul Istanbul.
- Pe 21 iunie 1965 s-a petrecut unul dintre cele mai ciudate - prin inedilul său - accidente din istoria navegării. Cargoul sovietic STEPHAN KARCHENINNIKOV a lovit cheul, pe Bosfor, practic intrând într-un ... restaurant pe care l-a dărâmat.
- Tancul sovietic TUTSK, de 23.780 trb, a intrat în coliziune, în luna martie 1966, cu cargoul sovietic KRAZNAI OCKTIABR, ambele nave suferind grave avarii. Surgerea de martă din tancul sovietic a provocat incendierea portului Istanbul și a stației de ferry-boat-uri, accidentul soldându-se cu pierdere de vieți omenești.
- În luna decembrie 1976, nava sovietică MACESTA, ce naviga în Bosfor, pe vizibilitate bună, fără pilot la bord, a intrat în coliziune cu nava indiană LOK TRAPHA, cu pilot la bord, provocând scufundarea acesteia la Rumilhisari. A pierdut un membru din echipaj, iar pilotul turc a fost grav accidental și spitalizat timp de trei luni. Reterindu-ne la fiota NAVROM, s-a constatat că, odată cu creșterea numărului de nave, accidentele de navigație prin strămtoare au devenit mai frecvente. Redăm mai jos evenimentele mai semnificative care au fost cercetate, de către experții NAVROM, la timpul respectiv.
- În anul 1960, nava BRĂILA a intrat în coliziune cu nava italiană GIUSEPPE EMILIO, pe timp de ceată, în Marea Marmara. În urma coliziunii nava italiană s-a scufundat, iar ofițerul radiotelegrafist și-a pierdut viața.
- În anul 1966, motonava PLOIESTI a intrat în coliziune cu barcazul turcesc BEREKET, în strămtoarea Bosfor. Barcazul s-a scufundat, iar 7 membri din echipajul turcesc și-au pierdut viața.
- În anul 1971, nava LUPENI, navigând spre intrarea în strămtoarea Bosfor, din Marea Marmara, pe vizibilitate redusă, a esuat la sud de intrare, evenimentul deteriorându-se și lipsei unor amenajări hidrografice de navigație adecvate.
- În anul 1976, nava SIGHISOARA, ancorând la Buyuk Dere în vederea reparației motorului auxiliar, la 20 mai 1976, a avut talenele puse de pescari turci. Litigiu a fost rezolvat pe cale amabilă.
- În prima sa călătorie, de la Galati la Londra, pe data de 9 ianuarie 1977, nava TOPOLOVENI a intrat în coliziune, în Marea Marmara, la 4 km. de Galipoli, cu nava sovietică ION SOLTIS. Nava românească a fost grav avariată și a trebuit să se întoarcă la Galati, unde a staționat circa o lună, impunându-se descărcarea unei părți din marță.
- Unul din mariile accidente navale din zonă a fost și scufundarea navei TURNU SEVERIN, în strămtoarea Dardanele, la sud de Chanak, pe 11 ianuarie 1977, orele 21.40, de către nava iugoslavă ADMIRAL ZMAJEVICI. Accidentul a avut loc pe vizibilitate redusă. Nava TURNU SEVERIN s-a scufundat în circa 2 minute, disparaînd un număr de 14 membri din echipaj. Au fost salvați, de către un caiac, numai 4 supraviețuitori, și anume: Vîlcu Emilian - timonier, Vargalui Victor - timonier, Dumitru Gheorghe - motorist și Dobrescu Alexandru - bucătar.
- Unele din aceste accidente s-au datorat și neamenajării în mod corespunzător a strămtorilor din punct de vedere al mijloacelor hidrografice de navigație, a luării unor măsuri corespunzătoare pentru dirijarea navegării maritime. De altfel, autoritățile turcești se puteau inspira, în ultimă instanță, după reglementările făcute de IMO în Canalul Mânecii, Marea Baltică etc.
- În prezent, regulile de navigație prin Bosfor sunt de la începutul secolului nostru, când navele, având o viteză de deplasare destul de redusă, erau nevoie să evite curentii puternici existenți în această strămtoare. Aceste drûmuri obligatorii sunt și azi.
- O navă ce sosetește în Bosfor din Marea Neagră este obligată să tina dreapta până la efectuarea controlului la Buyuk Dere, pilotul (în cazul că este solicitat) imbarcându-se la Tellitabya, punct situat la cca 5 Mm în interior față de farul Rumilli. Ajungând la Buyuk Dere (loc destul de aglomerat deoarece aici încorează navele ce efectuează controlul pentru operare în porturile turcești, sau navele care, din cauza timpului rău existent în Marea Neagră, nu și pot continua voiajul, că și cele ce au făcut mici reparații), după luarea tuturor măsurilor în vederea efectuării acestui control sanitar obligatoriu, nava își continuă drumul urmând malul european până în dreptul Capului Tarabya, după care este nevoie să traverseze pe malul asiatic pentru a-și continua drumul până în dreptul moscheii Ortakoy, de unde, înțet, va trece pe malul european; urmându-și în felul acesta drumul pentru ieșirea la Marea Marmara.

Comandor (r) Francisc HOSCIUC

MAREA CRUDĂ



- Pe data de 13 Octombrie 1973, în strămtoarea Dardanele, nava ROVINARI a intrat în coliziune cu nava sub pavilion turcesc GENERAL K. ORBAY. Nava ROVINARI a suferit avari și, de asemenea, a provocat grave avariile navei turcești, care a esuat volt, pentru a evita scufundarea.
- Pe data de 20 iunie 1977, afăndu-se pe Bosfor, cu piloții la bord, nava BUZĂU a intrat în coliziune cu cargoul turcesc SIRIN BARTIN, ancorat la KURUCESME, fără lumini regulamentare și în loc interzis ancorajului. Nava SIRIN BARTIN a suferit avariile la cormă și suprastructura pupă.
- Nava HUNEDOARA a esuat, pe data de 28 mai 1975, la cap Moda (sud port Haidar Paşa) pe timp de ceată.
- Cargoul PALAS, ce venea din Marea Egee pentru efectuarea controlului la Chanakale, a intrat în coliziune, pe data de 13 ianuarie 1976, cu nava olandeză HOLMAR I, care naviga pe drum greșit, după ce efectuase controlul vamal și autorității la Chanak, îndreptându-se spre Iskenderun. Coliziunea s-a produs în dreptul portului Chanak, nava HOLMAR I fiind grav avariată, existând pericolul de scufundare a acesteia. Numai intervenția promptă a atelierului de reparări a evitat catastrofa. Pe lângă faptul că bordul navei olandeze nu exista personal calificat, cel existent era în stare de ebrietate.

magazin • magazin • magazin • magazin

ARSENAL NAVAL HARPOON

Este o rachetă polivalentă care poate fi folosită în orice condiții meteorologice, împotriva navelor de suprafață, submarinelor sau altor mijloace navale. Poate fi lansată de pe nave de suprafață, submarine sau avioane de luptă.

US Navy a inceput dezvoltarea acestui tip de rachetă în 1968, sub numele de cod AGM-84A, iar în 1970 a fost perfecționat modelul AGM-84A. Traекторia rachetei este programată în funcție de poziția și distanța până la cible, fiind controlată de un referențial de altitudine și un altimetru-radar. Radarul activ nu intervine decât în fază finală pentru a fixa obiectivul, fără a lăsa înamicului timp de reacție.

HARPOON este propulsată de turboreactorul tip TELEDYNE, care îi permite atingerea unei viteze de 0,85 Mach și o rază de acțiune de 120 km. Încărcatura ofensivă are greutatea de 227 kg (poate transporta și încărcătură nucleară), iar

detonatorul cu întârziere face ca racheta să nu explodeze la impact ci după penetrarea țintei, astfel încât efectul distructiv să fie cât mai mare.

Lungimea rachetei este de 4,58 m (modelul RGM-84A) sau 3,84 m (modelul AGM-84A), greutatea totală: 667 kg (modelul RGM-84A) sau 522 kg (modelul AGM-84A).

Controlul traectoriei se face cu ajutorul a 4 elioane cruciforme, controlate electronic. Se estimează că o astfel de rachetă poate distruge o vedetă portătoare de rachete, 2 pot neutraliza o fregată, iar 6 rachete pot distruge un crucișător cu propulsie nucleară sau pot neutraliza un portavion.

Rachetele sunt montate în 2 blocuri de căte 4, în containere de mici dimensiuni, având o mare mobilitate de adaptare și standardizare. US Navy armează cu HARPOON avioanele de patrulare și de atac, fregatele, distrugătoarele și crucișătoarele din toate clasele precum și submarinele cu propulsie nucleară.

Sursa: ALL HANDS (ianuarie 1999)

Căpitan Costel SUSANU

1,3 MILIOANE DE LIRE STERLINE PE AN PENTRU H.M.S. INTREPID

Întreținerea unei nave de debarcare a Marinei Regale, aflată în conservare de mai bine de săptămâni, costă în jur de 1,3 milioane de lire sterline pe an - și aceasta în condițiile în care este puțin probabil să mai lasă iar pe mare.

Nota de plată pentru personalul de pe H.M.S. INTREPID a atrăgut critici din partea membrilor parlamentului care au descris-o ca o rușinoasă risipă a banului public.

INTREPID a fost trecut în rezervă la Portsmouth, în anul 1991, când oficiali ai Ministerului Apărării au decis înlocuirea vasului și a navei sale surori, H.M.S. FEARLESS, cu două noi modele. Dar noile nave, ALBION și BULWARK, au fost amâname și INTREPID, care a fost recepționată în 1967, continuă să fie deservită de un personal pe cheftuiala contribuabilor. Un total de 71 de ofițeri și membri ai echipajului servesc pe nava de 12.500 de tone.

Mike Hancock, membru al Parlamentului din partea Partidului Liberal Democrat și care reprezintă circumscripția Portsmouth Sud, a spus: „Este o sumă de bani fenomenală. Este absolut o rusine. De fapt, H.M.S. INTREPID nu va mai fi niciodată în serviciu în Marina Regală. Pur și simplu este înțulă pe lângă ea. Cred că este o acțiune lipsită de sens și o colosală risipă a banilor contribuabilor. Sunt îngrozit de faptul că membrii echipajului au rămas pe o nava care nu va mai naviga niciodată în timp ce bugetul apărării este atât de strâns”.

Syd Rapson, un alt membru al Parlamentului din partea Partidului Laborist și reprezentantul circumscripției Portsmouth North, a spus la rândul său: „Am fost foarte surprins că este nevoie de un număr atât de mare de oameni pentru a avea grija de o navă care a fost trecută în conservare”.

Ministerul Apărării susține că păstrarea personalului la bord este vitală pentru menținerea stării de operativitate a navei în caz de răzbой. Se presupune că H.M.S. INTREPID să fie capabilă să plece pe mare la 30 de zile după ce este anunțată. Dar un raport din vara trecută relevă faptul că nava nu este în stare să-și ducă la înălțare acest angajament. Raportul afirmă că ea a suferit serioase deteriorări și corozioni și că multe din componentele sale au fost luate pentru H.M.S. FEARLESS. În anul 1996 s-a raportat Parlamentului că pentru menținerea navei (până la acea dată) s-au cheltuit 32 de milioane de lire sterline și costurile conținuă să crească.

Un purtător de cuvânt al Ministerului Apărării a spus: „Este vital ca navele să fie lăuate în stare de funcționare. Trebuie să le păstreze în conservare pentru situații de urgență, astfel navele vor rugini mai departe”. Această părere a fost susținută și de un expert naval, Richard Scott, de la autorizata revistă Jane's Defence Weekly. El a spus: „Sunt o mulțime de oameni, dar ei au de făcut o mulțime de lucruri, cum ar fi să se asigure că dezumidificarea navei funcționează astfel încât să se evite formarea condensului și să mențină instalațiile electrice în funcțiune”.

Daily Mail (20 ianuarie 1999)
Traducere și adaptare Bogdan Dinu

NAVY SEALS

ARME INTELIGENTE

- privind în viitor -

Sub un cer înnorat, fără lună, o siluetă solitară, silentioasă, se furăsează în întuneric, mergând pe burăt, destul de încet - aproape imperceptibil - printre tușiuri. Se oprește la auzul unor voci, undeva, în depărtare. Iși ridică arma de la sol și o asează ușor, în palmă, în timp ce privirea îi coboară către peisaj, înfigându-și coatele în pământ și formând astfel un trepied temporar.

Două sute de yarzi mai departe două santinele stau în post la frontieră, îmbătățe parcă de verdele prin care ele vede prin lentile, inundând podul cu lumină, transformând noaptea în zi. El închide ochiul stâng, în timp ce mușchii arătătorului de la mână dreaptă se desfășoară și se contractă. O dată... după care, din nou... și din nou - sunetul declanșătorului aparatului de fotografie nocturnă se face auzit, cât ai clipe din ochi.

Camera digitală de supraveghere SEAL înmagazinează imaginiile electronice și transmîne la satelit printr-un computer LAPTOP. Zece minute mai târziu imagini sunt receptionate de U.S.S. „CORONADO” (AGF-11) printr-o rețea secretă Internet de unde sunt furnizate aeronaevi F/A 18 care este deja în zbor. Bomba e lansată și podul e distrus. La 30 de minute după ce au fost făcute primele fotografii, SEAL acum captează imagini ce vor folosi la estimarea unei situații tactice de luptă.

Cele de mai sus reprezintă doar un posibil scenariu, însă tehnologia este reală. Ochelarii pentru vizualizarea pe timp de noapte, indicatoarele laser, microfoanele, binoclurile în infraroșu, computerul LAPTOP, camerele digitale, sistemele portabile de comunicații prin satelit sunt doar câteva din componentele pe care sistemul SEAL le utilizează. „Ultima armă e însă SEAL” - a spus lt. cdor Roger Herbert, ofițerul secund de la comanda unui vehicul de distribuție a sistemului SEAL din Little Creek Va. Dar noi întotdeauna îmbunătățim tehnologia, ceea ce va mări dimensiunea umană. Iată la ce ne gândim noi



- folosirea tehnologiei pentru a construi luptători mai capabili, mai bine echipați.

Această nouă aparatură a fost prezentată în luna august, 1998, pe timpul unei aplicatii în San Diego, numită „FLEET BATTLE EXPERIMENT – BRAVO”. Forțele SEAL au avut misiunea de a fotografia ținta - în cazul nostru un pod - și retransmiterea informațiilor căt mai rapid și precis către grupul de atac.

Sistemul SEAL a fotografiat podul, a memorat imaginile într-un laptop și le-a emis printr-un AN/PSC - 10 șefilor ce luau hotărârea. AN/PSC

minoasă decât o geantă tip „diplomat”. După ce grupul de atac a primit imaginile, acestea au fost expediate prin SIPRNET, o rețea Internet secretizată. De aici, „CORONADO” a extras imaginile și le-a expediat unui pilot de pe un avion „HORNET” care le-a studiat, îndeplinind astfel misiunea.

Întregul proces a durat puțin peste o jumătate de oră. Fără fotografii și fără tehnologia de transmitere ar fi durat zile întregi.

„Experimentul a arătat că putem crește viteza în lanțul de comandă - a spus Frank Clark, șeful Centrului de Cercetări, Dezvoltare, Testare și Evaluare de la „NAVAL SPECIAL WARFARE GROUP ONE” din San Diego. Putem, acum, facilita livrarea de arme inteligente din punct de vedere tehnologic. SEAL a fost întotdeauna concepută pentru reacții rapide și pentru a fi „ochii și urechile” șefului operatiilor. Nimic nu se compara cu activitatea omului din prima linie și, datorită tehnologiei disponibile în zilele noastre, am reușit cuplarea omului din prima linie cu cel care trebuie să ia hotărârea, lată ceea ce am reușit noi în acest exercițiu. Și tehnologia lucrează!”

Multe din inovațiile ce sunt acum folosite de membrii SEAL sunt rezultatul direct al inițiativei WEST COAST NAVY, numită „Quantum Leap” pe care domnul Clark o supraveghează.

„Quantum Leap” este efortul pe care noi îl depunem în cadrul „Special Warfare Group One” pentru a fi la curent cu tehnologiile de ultimă oră și cum pot fi acestea puse în practică în cadrul sistemului modern” - a menționat domnul Clark. De la crearea acestui program, acum 18 luni, „Quantum Leap” a îmbunătățit radical Comanda, Controlul și Coordonarea prin folosirea de camere de luat vederi digitale antiacavatice, binocluri cu imagine stabilizată, de asemenea antiacavatice, laseri în infraroșu, senzori video telecomandanți și aparatură cu grad scăzut de detectare, cu care echipa SEAL lucrează pe teren.

„Quantum Leap” ne permite să căutăm modalități pentru a fi în top în secolul următor - a spus domnul Clark, al cărui rol în SEAL poate fi asimilat aproape cu cel al lui James Bond „Q”. Nu vrem doar să avem o tehnologie modernă, ci vrem o tehnologie care să ne permită să facem lucruri pe care nimeni altcineva să nu le poată face”.

Pe coasta de est, și domnul Herbert e de acord. „Momentan SEAL se află pe creasta valului super-tehnologiei și devine luptătorul tehnologic al secolului XXI pe mare. Obișnuiam, prin anii '40, să fim luptători în piele goale. Dar vremurile s-au schimbat. Întotdeauna mă uimește să văd un subofițer în vîrstă și cu experiență mare în domeniul, cum devine fascinant de un computer Laptop. Băieții mei au îmbrățișat cu adêvărata tehnologie și o iubesc chiar”.

All Hands, august 1998.

Traducere și adaptare
Locotenent
Eugen CRAIOVEANU



- 10 este un satelit folosit pentru retelele radio tactice, utilizat, de altfel, în întreaga lume de către operatorii SEAL. Acesta este cuplat la un calculator sofisticat PENTIUM ce poate procesa o mare cantitate de informații pe care le îndosariază pentru a le retransmite spre satelit. Întreaga aparatură nu e mai volu-

