

# MARINA ROMÂNĂ

REVISTĂ EDITATĂ DE MARINA MILITARĂ

NR. 60 (MARTIE-APRILIE 1999)



## Din SUMAR:

STATUL MAJOR AL MARINEI MILITARE

# MARINA ROMÂNĂ

REVISTĂ EDITATĂ DE MARINA MILITARĂ

NR. 60  
MARTIE  
APRILIE  
1999

### COLEGIUL DE REDACȚIE

Redactor-suf:

Comandor Ioan DAMASCHIN

Secretar general de redacție:

Lt. col. Costin CONSTANDACHE

Redactori:

Căpitan Costel SUSANU

Bogdan Dinu

Corector: Floare BRÂNZĂ

Fotoreporter: Valentina CIUCU

Culegere computerizată:

CÂRCEANU Rodica

### REDACȚIA:

Cercul Militar Constanța  
str. Traian nr. 29  
041-618127, 615700/238

**COPYRIGHT:** este autorizată orice  
reproducere cu condiția specificării  
sursei

### NORME DE COLABORARE:

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

ISSN 1222-9423  
B 95099-13

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

## Din SUMAR:

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

**I**n actele date pentru țară, dar mai ales pentru cele străine, domnitorii 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 Dărstorului”. Dunărea și Marea - sintagma vieții pe apă a românilor dintotdeauna - împreună cu cheia sistemului de apărare a Dobrogei - Dărstorul (Siliстра) - sunt menționate cu mândrie și apărare de corăbil, ca frunzări 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 „uneală” (corabie ori vapor) se contopesc într-un tot, simbolul fiind „Spiritul MIRCEA”.

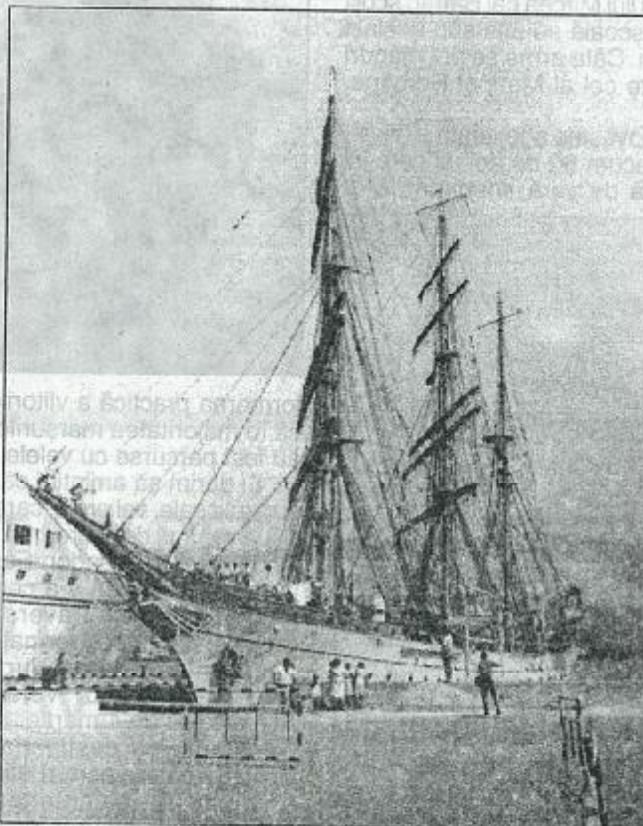
Crearea lui are ca an de grăție 1882, când, la Londra, patrioul om politic Ion Ghica boteza bricul cu numele voievodului Mircea cel Bătrân. Vreme de patru decenii, marinarii noștri și-au făcut ucenicia la bordul lui, mergând pe undele scânteietoare ale bătrânlui fluviu, dar și pe valurile mărilor străine și chiar ale Atlanticului. I-a fost dat bricului MIRCEA să intre în legendă încă din timpul vieții și, cu generozitatea sexagenarului, „să-si încoroneze” la 17 mai 1939 fiul, a doua navă-școală construită de data aceasta în Germania, la Hamburg, de șantierele „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 români, 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-compas Constanța, când norii negri ai războiului pluteau deasupra lumii. Portul Brăila avea să-l găzduiască pe timpul urgiel. Dar, deși mislunea sa era de navă-școală, nu scapă 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 „puii” lui, el, albatrosul cu aripile larg deschise, ocrotitoare, în mai 1946. MIRCEA a moștenit nu numai numele înaintașului său dar și atribuțele acestuia legate de pregătirea marinărească a viitorilor ofițeri. Într-anii 1946-1948, localurile școlilor marinei fiind ocupate de sovietici, MIRCEA a și cazat la bordul său promoțiile aceluia timp, acolo desfășurându-se pregătirea teoretică, dar și cea practică. Mai mult chiar, pentru că nava-bază CONSTANTA a rămas la Odessa, MIRCEA împreună cu LIBERTATEA - fostul iaht regal LUCEAFĂRUL - au fost utilizate ca nave port-desant pe litoralul românesc, în cadrul aplicațiilor Marinei Militare, concurând astfel și la instruirea batalioanelor 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-și caute adăpost în porturile bulgărești Nesebăr și Varna.

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

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



Mariana PĂVĂLOIU  
continuare în pag. 4



*urmăre 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 ampliu de modernizare, ce a durat 8 luni, MIRCEA întrepinde două marșuri de recepție în Marea Nordului și pe Elba, iar la 7 noiembrie 1966 fundează ancora acasă, la Constanța.

In anul următor (15 iunie-30 august) MIRCEA rela serie marșurilor de instrucție având la bord atât elevi ai Sccolii Superioare de Marină cât și elevi ai Sccolii de Maștri. 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 școală 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 navei-școala MIRCEA, născută 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 mile au fost parcuse cu velele.

Și dorim să amintim că MIRCEA nu a fost uflat de suratele sale, vellelele, 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, de fapt, formația marilor vellere.

In anul următor, după o „toaleteare” 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-americane. 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 vellere din clasa A și 66 din clasa B; Asociația Americană a Navelor Scolă” îi 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 Km, dintre care 6.586 cu vele.

In 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 împlinit misiunea de navă-școală, până în octombrie 1994, de când se află în șantierul Naval Brăila și de unde va reveni însoțit spre bucuria atât orășenilor români - punctiști ori mecanici - viitori specialisti ai Marinei Române.

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

## APEL

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

De aceea, ne adresam cu incredere și speranță dumneavoastră, celor care au 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 contribuți la îmbogățirea patrimoniului muzeului nostru.

Aportul dumneavoastră, care ar putea consta în documente, hărți, fotografii, cursuri, cărți, reviste, decorații, insigne, placșete, 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 mulțumiri 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 ceremoniile de ridicare a marelui pavoz; cuvântul de deschidere
- 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 civilă.

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 derulărilor lucrărilor de reparări la nava-

școală. Am fost și suntem în continuare convinși și onorați să abordăm, după puterile noastre, acest subiect generos. Îi ceea ce ne privește, ecourile 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 reparări la nava-școală MIRCEA ne-am deplasat, din nou, la Șantierul Naval Brăila. Chiar dacă am remarcat o disponibilitate mai redusă a comandanțului navei pentru dialog cu presa militară, am reușit, totuși, să aflăm căte ceva. Vă punem informa astfel că toate lucrările de reparări receptionate până în prezent sunt de bună calitate și satisfac exigențele de eficiență.

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

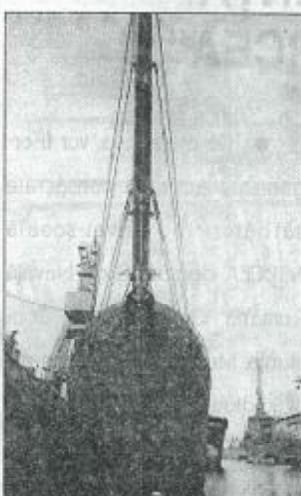
ale militarilor, navalistilor și proiectanților se preconizează ca nava-școală să părăsească Șantierul Naval Brăila la sfârșitul acestui an”.

Lucrările la corpul navei 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 repașările velaturii. În vara aceasta se speră încheierea tuturor probelor necesare la echipamentele și tehnica de la bord, care satisfac toate exigențele actuale conform standardelor internaționale de navigație și protecție a mediului.

O comisie a Departamentului Înzechării 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 repașărilor.

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





**marea noastră cea de toate zilele**

## CLIPA DE GRĂIE A COMANDANTULUI

În cadrul rubricii noastre vă facem cunoștință, în rândurile ce urmează, cu domnul căpitan-comandor Corneliu Bocai, în prezent locțitor al comandanțului Școlii Militare de Mașini Militari a Marinei „Amiral ION MURGESCU”. În compania domnului său vom evoca - așa cum am procedat și în articolele publicate, sub titlu rubrică, în numerole 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 vieții 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 tot lui îi revine enorma responsabilitate asupra consecințelor deciziilor luate. Momente pe care le-am numit CLIPA DE GRĂIE 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 vedetisitorilor”. Aici, la Mangalia, căteva generații de specialisti în domeniul Marinei au păsât peste „pragul” ce despartea teoria, dobândită în școală, de practica vieții la navă și pe mare, urcând primele trepte ale profesiunii pe scară valorică pe care mulți au urcat-o, apoi, până la „vârful” ajungând în înalte posturi de comandanță 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 timerei, am amintirea de neșters a primei confruntări serioase cu marea, în postură de comandanță. O confruntare echivalentă, cred eu, cu începutul maturității în meserie, cu desăvârșirea acelui fenomen pe care-l traversează, ca pe un veritabil examen, toți ofițerii de marină - călărea în „creuzetul” fascinant, dar neînțător de greseli profesionale, al MĂRII.

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

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

Am pornit, înfundând marea, prin noapte, spre răionul în care era ancorată întâia 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 întâia și să deschidă foc asupra ei.

Marea era montată „bine”, valuri de circa trei metri scuturându-nă cea luană de 40 de grade, iar cel 28 de oameni de la bord, în frunte cu mine, faceam toate eforturile să fim în înălțimea momentului.

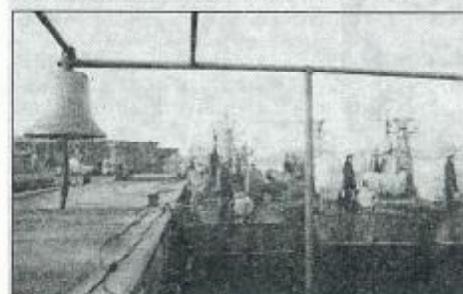
Am intrat în răion; primele două nave au executat tragerea și au virat, îndepărându-se. Era rândul nostru... Situația era încordată; vântul își schimba sensibil direcția astfel încât, ca să executăm tragerea, trebuia să ne plasăm într-o poziție total nefavorabilă față de valul ce venea din bord, punând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

Alegerea momentului și corectitudinea comenzilor 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 comandanță ci, pur și simplu, faceam eforturi teribile să mă concentrez, să aleg, căt mai calm, varianta optimă și să dau comanda hotărât și ferm...

Am urmărit atent „cadența” valurilor, am venit cu proba pe întâmpin, am recunoscut întâia și, concomitent cu întoarcerea navei, am executat foc... Totul a durat doar câteva minute; întunericul 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 poftida 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 mărilor, „examenul” de comandanță, 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 comandanță, a celor clipe trăite într-o noapte de martie, 1986”.

Locotenent-colonel Costin CONSTANDACHE



**marea noastră cea de toate zilele**

## **DRAGOSTEA DE PROFESIUNE SAU DESPRE SECȚIA DE A DIVIZIONULUI NAVE**



Locotenent-comandorul Valentin Băluță

câte cinci-sase în mașina vreunui coleg mai „înstărît”. Este o altă secvență din viața cadrelor Marinei Militare, mai puțin cunoscută, poate, de cei care nu au tangență cu lumea portului civil sau militar.

În portul militar, în primele luni ale acestui an, nu s-au înregistrat prea multe ieșiri în mare. În lipsa unui „dezghet” 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 atâta documentări, fie pe arșița 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 îngheșeze

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

Dar navele și marinarii militari din echipajele lor nu trăiesc doar prin ieșirile pe mare, deși acestea reprezintă adesea baloane de oxigen pentru asigurarea unei instruirii minime. Primăvara fiind, la nave se lucrează, se execută reparări și operații de întreținere. Acesta este și cazul navelor Secției de nave speciale și auxiliare. O parte din ele le regăsește așezată la adăpost între nava ALBATROS (trist destin pentru aceasta din urmă de a rămâne în continuare legată de cheu!) și fregate. În întimitatea cabinel comandanțului, locotenent-comandorul Valentin Băluță, aliu 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 deconservere.

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 reparări (printre alte lucrări menționăm montarea unei stații noi de radio la VENUS, telecomanda la motoarele principale la remorcherul

roșu-negru concursă de la Iuliu Hațieganu, de la Galați).



**MAREA NOASTRĂ CEA DE TOATE ZILELE**

## NAVE SPECIALE SI AUXILIARE SCAFANDRI

maritim salvator GROZAVUL și schimbarea motoarelor principale la sălupe de remorcaj 575, operație în curs de derulare la cheu (și în care era implicat direct căpitan-comandorul Alexandru Naghi, locuitorul 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 Santierului Naval Constanța. Se așteaptă bani pentru intrarea în santier 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 maștri 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, desigur are râu de mare - după cum ne spune comandantul secției - are ambii 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. Maștrul militar clasa a II-a Valentin Cloșcă (recent numit șef mecanic pe VENUS) și maștrul militar clasa a IV-a Petrică Popov - „un lipovean serios” cum îl caracteriza scurt comandantul - 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 comandantului, 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 părterea „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-comandor Marian Smarandache, comandantul grupului de scafandri deminori. „În general, de la noi pleacă oameni spre ei, maștri militari care au făcut scafandrerie și, efectiv, ne ajută în desfășurarea activității” - completează căpitan-comandorul Victor Cucu.



Pentru scafandri 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 mărirea capacitatii de efort în timpul iernii, în care au fost implicați - printre mulți alții - căpitanii Felician Meleşan, Cristian Vlad, Marian Marin, maștri militari principali Tudor Radu, Resul Edvin sau frații Stelică și Dorian Bănică (maștri militari clasa a II-a și cunoscuți sportivi în Marina Militară).

În această profesie 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 „subtire”, îmi vine în minte cuvintele locotenent-comandorului Valentin Băluță: „Tuturor ne place meseria, suntem împătimiți de profesie pe care ne-am ales-o singuri, căci altfel poate nu ne-ăți mai fi găsit aici”.

Bogdan DINU

## „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 adevărate sesiuni de comunicări științifice, activitatea s-a constituit într-un cadru concret de valorificare a ideilor, inițiatiilor, 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, ofițeril și maștrii militari de pe distrugătorul „MĂRĂŞEŞTI“ și-au găsit timp și au avut ambitia să-și frâmânte 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 Molsescu, 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 „amfiteatră al ideilor novatoare“, au fost

prezentate 12 lucrări, rod concret al inteligenței, strădaniilor, muncii creative și forței de inovație a membrilor echipajului care onorează și în acest domeniu - al creațivității - titlul de „navă amiral“ a flotei românești pe care, cu justificată mândrie, îl poartă distrugătorul MĂRĂŞEŞTI.

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

tronică împotriva rachetelor anti-navă“ (locotenent Marian Bumbar).

De asemenea, au fost apreciate ca valoroase, lucrări practice aparținând maștrilor militari de la bord, unele fiind, de fapt, realizări tehnice deja cu aplicabilitate pe navă, iar altele având o sferă generală de aplicație. Menționăm, în acest sens, doar câteva: „Programator de lovitură pentru instalația artilerieistică“ (maștrii militari clasa a II-a Marian Voicu și Cristian Cișmașu);

„Dispozitiv de semnalizare de la distanță a funcționării trajectului de ventilație la emițătorul stației de radiolocație“ (maistru militar clasa I Marin Guciuc și maistru militar clasa a III-a Nicolae Albuș); „Dispozitiv pentru transformarea semnalelor audio Morse în semnale luminoase, pentru instruirea observatorilor semnalizatori“ (maistru militar Mihai Drăgoi); „Manipulator electronic pentru antrenarea radiotelegrafistilor în recepționarea semnalelor Morse în diferite condiții - bruijă, emisie slabă etc.“ (maistru 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 - comandantul 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 Crăciun); „Sistemul de navigație „Navo - SAILOR“ și posibilitățile acestuia de folosire pe timpul pregătirii și destărușirii 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 comandantul 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 prestigiosului liceu militar „STEFAN CEL MARE” din Câmpulung Moldovenesc, plecând la drum cu gândul neodispuș de a deveni ofițer într-o armă de elită, respectiv aviație sau marină. 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 portuale 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 actualul de comandant. Până în 1978 a fost, successiv, comandant de vedetă și comandant de secție de vedete torpiloare. Preocupându-se de perfecționarea pregătirii sale, locotenentul major Dan Leahu urmăzează cursurile Academiei Militare din București și, în 1980, revine tot la unitățile operative, fiind numit comandant de vedetă torpiloare mare, apoi comandanță de secție. Din iulie 1982 a fost sef de stat major al unui divizion de vedete torpiloare pe anapă portantă, până în aprilie 1985, când va lucra, împărtășindu-se cu locotenentul major 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 1983, când va fi promovat comandant al diviziunii de fregate. În septembrie 1994 este numit sef de stat major la Brigada nave antisubmarin, funcție pe care o îndeplinește până la sfârșitul anului 1998. A urmat cursurile Colegiului Superior de Stat Major în 1998.

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

În toți acești ani am participat, de nenumărate ori, la aplicații militare navale naționale și multinacionales, atât în cadrul fostului Tratat de la Varșovia, cât și în condițiile creației 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

afirm că Marina Română posedă oameni deosebiți, bine pregătiți, care demonstrează, în permanență, că slujă promovarea 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 apăsa pe umerii celor ce sluiesc sub drapel, în bătălia vînturilor 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 corporii de cadre și, nu în ultimul rând, prin valoarea absolvenților săi, și-a căstigat un loc de prestigiu în cadrul Marinei Militare, ca de astfel și în peisajul învățământului postlicențial românesc. Este o instituție cu tradiție, chiar dacă ne raportăm numai la faptul că a pășit în al 102-lea an de existență, Imperiul armonios cu însăși evoluția marinei militare. Această școală a răspuns imperativelor marinei, 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 securitate durată. Tot aici se desfășoară examenul de promovare în gradul de maștru militar clasa I.

Atenția conducerii se îndreaptă, implicit, spre perfecționarea și specializarea instrucțorilor 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 reziliarului în condiții optimale 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 tehnologic al învățământului în școală de maștri pune în atenție rezolvarea unei situații în continuă evoluție: asigurarea cu aparatul tehnic 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 tehnica militară nouă, astfel încât cadrele militare pregătite în aceste instituții să fie în masură să utilizeze imediat și cu randament maxim disponibilitățile tehnico-tactice ale unităților de nave.

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

A conservat,  
Locotenent-comandor Niculae HEPP

# Oamenii bătrânelui fluviu

## BRĂILA:

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

Repetate și „tocite” de câțiva ani buni, expresii ca „buget de austeroitate”, „resurse materiale insuficiente”, „greutățile tranziției”, „restructurare și redimensionare” constituie deja un modern „limbaj de lemn” care însearcă să ne îndepărteze de sensul lor comun, neașteptat să fie sarcina lucie. Nu încercăm să facem pledoarie pentru bugete normale (au făcut-o, argumentat, specialiștii), nici pentru gestionarea eficientă a celor „supraviețuire” cu care ne cadorisesc guvernările de câțiva ani. Încoace (presupunem că se ocupă finanțării, competenței, de această „echilibristică”). Vă prezentăm doar câteva efecte ale acelorași cauze - săracia - pe care le-am identificat în câteva unități subordonate Flotillei de Dunăre.

Demersul nostru a avut un start mai greu decădătoare, cu siguranță, numai din cauză programul foarte încărcat, șeful de stat major al Flotilei de Dunăre și comandanțul brigăzii fluviale nu s-au putut răpi căteva minute pentru o discuție cu reprezentanții presei militare - revista „Marina Română” și redacția radio-TV „Scutul Dobrogei”. Să pentru că în ziua documentărilor noastre se desfășura o instruire a ofițerilor de relații publice din unitățile subordonate, coordonată de locotenent-comandorul Petrică Ivan și căpitanul Aurelian Vineașă, îndrăznim să avansăm o

recomandare celor chemați să pună în drepturile firești acest sensibil domeniu. Structurile similare din armate la ale căror performante aspirăm desfășoară programe intensive în cadrul cărora militarii de la toate eșaloanele care, prin natură funcției, sunt „condamnați” să facă declarații publice, sunt antrenati să „lupte” cu detestatele reportofote și camere video care provoacă, statistic, la foarte mulți oameni, blocăje, incoerențe, transpirație, bălbăeli. Problema este privită cu maximă seriozitate, programele sunt urmărite, 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 „afiliatori 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, reînnoind apelul din caseta 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 Cula 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 acestela.

30 martie 1999:  
4 ani de la înființare  
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, anii bogăți în evenimente și realizări importante: recepție 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 încărcate cu ofițeri și mașiniștri militari cu experiență, formați 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 treacem cu vederea problemele și lipsurile cu care se confruntă și personalul acestei unități, probleme expuse, cu amărăciune, de comandanțul ei, căpitan-comandorul Iordan Alexandru.

Se obișnuiește, de câțiva ani, ca unele vedete blindate sau dragări să fie remorcate în sau din raionul Stântu-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 leșinilor pe fluviu, este ușor de intuit: combustibil insufficient. Cu ocazia tragerilor planificate în luna aprilie este posibil să vină și rândul monitoarelor să fie remorcate. Ne întrebăm ce mai poate urma? Probabil simulația completă a tragerilor, prin selecționarea riguroasă a unor militari cu capacitatea fizică diferite, în funcție de categoria de armament, care să strige prompt „BUM!” la gura levișilor. În momentul primirii semnalului de tragere



## Oamenii bătrânelui fluviu

Ofițerii și maistrii militari tineri sunt cei mai afectați de această situație pentru că nu se poate compensa totul cu entuziasmul, pasiunea, bune intenții sau „elan tineresc”. Se mai adaugă dificultățile de adaptare ce decurg din „scăările” programelor de învățământ din Academia Navală și Scocola Militară de Maistri 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 dețașat lipsa locuințelor. Dacă nu ești localnic opțiunile sunt foarte limitate: îți încerc norocul la suprapopulația cămin de garnizoană sau dai un anumit tipu „ofițer (maistru militar), 2 geamantane, caut 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 atestate în această situație. Se mai adaugă, uneori, și în unele unități militare din Constanța) lipsa totală de transparență în repăzirea putințelor 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 moșnireare 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 corecțiilor 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 grupelor de vitalitate, identificarea și executarea focului asupra întinderilor terestre și aeriene, stingerea incendiilor etc. Sincronizare maximă și execuție ireproșabilă sunt calificatiile care pot fi acordate subordonatilor locotenentului Gheorghita Rețea,

comandanțul unității de luptă artillerie și rachete sau maistrii militari clasa I Simion Radu, comandanț grupă radio-locatație și Ion Druță, specialist tun 100 mm.

La aniversarea celor 4 ani de la înființare, dorim personalului unității de monitorare vremuri mai bune și noi să dorințele exprimate de comandanțul 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 intuneric”

Prima impresie în urma assistării la un exercițiu de rutină al scafandrilor fluviali subordonări 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 incărcăturilor explozive plasate pe corpul navelor precum și diferite operații subacvatice în focișul 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, comandanțul unei grupe de scafandri, a prezentat un exercițiu tactic pentru căutarea și descoperirea minelor în acvatoriu sau rade, activitate desfășurată pentru perfeționarea deprinderilor. Curajul și devotamentul sunt identificate de către locotenentul Viorel Cazan ca principale calități ale unui scafandru, iar maistru militar clasa I Florin Lungu, un „veteran” cu 12 ani de experiență, accentuează necesitatea unei pregătiri militare complexe deoarece la fluviu scafandri își îndeplinește misiunile „pe intuneric” din cauza vizibilității extrem de scăzute, la care se adaugă adâncimea variabilă și curentii foarte puternici.

Și aici se „întâine” cu problemele de ordin material, lipsa costumelor și a aparatelor de scufundare făcându-se resimțită. Dar, așa cum în mod optimist concluziona locotenent-comandorul Titi Topor, suntem motivati în continuare de pasiunea și dragostea pentru meseria de scafandru”.

Căpitan Costel SUSANU



Zestrea spirituală a unui popor sau a unei entități are o componentă esențială: tradițiile. Tradiții care sunt conservate și reținute în instituții specializate - muzeurile, 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, într-o poziție privilegiată, central, pe la leză, de unde poate fi admirată întreaga panoramă a portului Constanța.

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

Sediu Muzeului Marinei Române are el însuși o lincătură 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 sediul Școlii 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 sursă din partea unor forțe de decizie încă de la începutul acestui secol. Dupa primul Război Mondial, cu prilejul scaderii 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 aperaturii de navigație, agregatelor și armamentului naval, pentru a fi expuse într-un vîtor muzeu. O primă expunere a acestor obiecte va fi efectuată în cadrul Muzeului Militar Național, secția marină, înființat la 18 decembrie 1923.

Văzarea spirituală a unor astfel de exponate, care conțineau tradițiile de navigație, a fost susținută de cunoscutul scriitor și marin Eugeniu Boțez, alias Jean Bart, în paginile revistei „România Maritimă și Fluvială”, la sfârșitul decenului al III-lea, iar contraamiralul Ioan Bălănescu, 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 mariniști 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, oferile formării profesionale nu numai ca marinari, dar și ca istorici, comandanți Filaret Popescu și Dan Nicolaescu au inițiat amenajarea în Baza Navală Mangalia a unui muzeu cu obiecte provenite de la navele de luptă din ceea de-al doilea Război Mondial (între anii 1958-1960 au fost casate, la indicările venite de la Răsărit, practic, toate navele care au luptat în al doilea Război Mondial și în Campania din Est cât și în cea din Vest).

Eforturile depuse de oferile mai sus amintite li s-au adăugat cele ale unuia altă ofiter de marină - scăfandru - căpitanul Constantin Scarlat, un adevarat pionier nu numai în domeniul scafandrelor, dar și în cel al arheologiei marine românești. El va scoala din adâncuri numeroase epave, obiecte de pe nave și aparate sau vestigii ale navelelor, încă din antichitate, la jumururile românești ale Mării Negre. Acestor precursori ai muzeografiei și muzeologiei marine românești, MARINA ROMÂNĂ le recunoște meritul și le prezintă omagii postume pentru unii dintre ei.

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

Muzeul Marinei Române are un patrimoniu de 37.351 obiecte și este organizat pe criteriu tematico-cronologic. Are 4 secții, în conformitate cu perioadările istorico-geografice românești, prezentate pe parcursul a 22 de săli, cu o suprafață activă de 10.755 m<sup>2</sup>.

Muzeul dispune de peste 78 obiecte de tezaur, 665 bunuri culturale din categoria fond, colecții de medalistică, uniforme de marină, machete de nave, arme sub apă, o fotooteca, 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 muzeu similare aparținând altor țări cu tradiții în navigație pe care le-am vizitat. Aș aminti câteva: Anglia (Portsmouth), Franța (Le Havre), Italia (Napoli), Turcia (Istanbul), Portugalia (Lisabona), S.U.A. (New York). Am vibrat când am păsat

pe punctul 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 mării. Pot afirma însă, în perfectă cunoștință de cauză, că Muzeul Marinei Române nu are egal. Pentru români, spre slinje și a celor străini de aceste meleaguri, ei aduce dovezi materiale, indubitate, că la Pontul Euxin s-a navigat, cu câteva secole înainte de Christos, aici flinând porturi maritime - Histria, Tomis, Callatis - dar și fluviale, că acest popor are o tradiție de navigatori multimilenară.

Tot aici este exprimat, în mod sugestiv, cu schite, fotografii, documente, machete, raportul că marii voievozi Mirccea cel Bătrân, Ștefan cel Mare, Mihai Viteazul, Iancu de Hunedoara, Vlad Tepeș au dus bătălii la mare și fluviu pentru apărarea flinței naționale.

Epoca modernă este prezentată, deosemenea, 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, în cunoștință despre nave și comandanți care s-au umplut de glorie în luptă.

Fără îndoială, meritul pentru ca această instituție de valoare națională să etalizeze 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 oboliul spiritual pe altarul conștiinței apartenenței la mare și unui popor multimilenar stătător în spațiul danubiano-pontic, poporul român.

Acestor profesioniști se cuvine să le aducem omagiul nostru, nu numai al marinilor, ci și unei națuni, căci Muzeul Marinei Române întrunește valențele unui muzeu național. El sunt: comandanții Filaret

Popescu, Dan Nicolaescu, Nicolae Bărdeanu, Constantin Scarlat, Ion Pascu, Nicolae Petrescu; muzeografi cercetători Cornel Gresu, Georgea Borândă, Carmen Alanașiu, Mariana Păvăloiu; restauratori Aurel Stoicescu, Nichi Popescu, maistrul militar Viorel Oprean, Sorin Ursu; constructorii de măchete dr.ing. Cristian Crăciunici, 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.

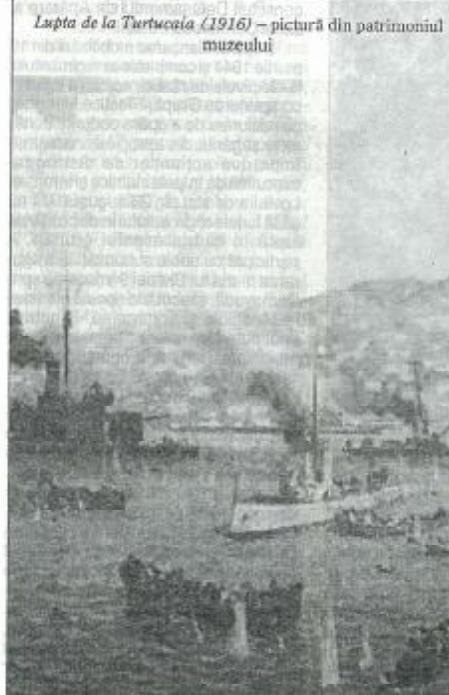
Cum este firesc, însă, nu putem să treacem cu vederea unele limite care, volens-nolens, anumite personalități trebuie să le asume. Există o perioadă din istoria Marinei Române care nu se regăsește în expoziția acestei prestigioase instituții de cultură a Marinei Române.

Este vorba de ultimii 60 de ani de istorie, cu lacune de-a dreptul incredibile. Se știe lăptul că, până în decembrie 1989, existau restricții severe, determinate politic, în cea ce privește redarea istoriei celor două război mondiali, campania din Est, Marina Regală Română (asa cum era denumită în epoca Marina Militară). Între 22 iunie 1941 și 23 august 1944, a doua campanie continuă, cu toate forțele, pe mare și fluviu, înscrînd cele mai glorioase pagini din întregă 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 „în urmă la astfel de demersuri științifice. Echipa managerială post-decembristă a preferat să conserve expoziția (mai puțin bustul mulț prea citătului) la nivelul anului 1983. Există păreri avizate (și care pot fi verificate) care afirmă că s-au păstrat în multe locuri citatele și a dispărut doar numele „mul prea citătului”. Ca reporter avizat în domeniul, înclin să nu consider acestea doar simple „bările”. Deși expresia „a arăta cu degetul” este desueta, înclin să cred că prima echipă managerială post-decembristă ar fi trebuit să-și spună cuvântul în această privință. Din pacate, pentru această prestigioasă instituție cu impact asupra conștiinței de apartenență la mare și 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 Moșneagu, șef secție istorie, proaspăt absolvenți ai Facultății de istorie și științe administrative din cadrul Universității „Ovidius” din Constanța, să schimbe radical opția în ceea ce privește redarea adevarării istorice (falșificat 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 îngrădire a accesului la informare, eliminarea îndezirabilității, chiar a unora din cel cu mereu deosebite în realizarea patrimoniului spiritual al muzeului și în alte direcții. Credem că memoria celor cățiva sute de marinari care și-au găsit mormântul pe fundul mării, a celor care au luptat aproape cinci ani pe mare și fluviu, continuu, zi și noapte, cu inamicul aerian, naval și submarin, merită mai multă atenție. Nu am greșit când am spus că marinarii au luptat aproape cinci ani. Să nu uităm că Marina Regală Română și independent 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, cedând cu redarea navegației pe Dunăre.

La aniversarea a 30 de ani de existență ca entitate spirituală revista „MARINA ROMÂNĂ” urează Muzeului Marinei Române „În mulți ani”, iar echipa managerială și colectivul de cercetaitori îndrăgă inspirație și putere de muncă spre a situa această instituție pe locul pe care-l merită 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 reședința 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 războl balcanic regimentul a primit misiunea de a lua sub control teritoriul aflat între frontieră și un aliniament situat la 15 km sud de Turtucaia, precum și fortăreața Silistra, fapt pentru care Drapelul de Luptă a fost decorat cu medalia „Trecerea Dunării”.

Înfrângerea României în primul războl mondial a găsit regimentul apărând flancul drept al capului de pod de la sud de Turtucaia și a primit bolezul focului. În noaptea de 17/18 august 1916, cele mai înverzunite 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, artilleria fiind distrusă în totalitate. Forțele rămase au fost retrase peste 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 Arefu 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 hotărârii 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 Piatra și, totodată, ordinea constituțională în zonă.

În perioada interbelică regimentul a fost dislocat în garnizoana Turtucaia, 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 comitați.

În urma Incorporării Județelor Durostor și Ciliacra 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 același an, unitatea a intrat în compunerea Grupării Tactice nr. 2 de apărare a litoralului, cu misiunea de a contraataca orice inamic debarcat pe litoral, între Mamaia-Sat și Mangalia, și a acționat ofensiv împotriva parașutistilor sau infanteriei aeropuțate.



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 același an ajungând deja pe frontul de est, în răionul localității Demin. Regimentul a trebuit să facă față puternicelor ofensive sovietice declanșate pe 19 octombrie 1942, având loc lupte grele împotriva atacurilor massive 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 răionul 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, subunități 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 efectivele 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 execute 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 marșului 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 regăsi 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 Sângăorgiului. 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 divizii.

# „VASILE LUPU“

1909  
90 de ani  
1999

Eliberarea ultimei braze de pământ românesc a găsit regimentul în zona localității Carei. În noaptea de 24-25 octombrie subunitățile au atacat printre manevră de invâluire, 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 destăvătării în Ungaria, iar după 21 decembrie 1944 a trecut granita în Cehoslovacia unde a participat la acțiunile de luptă pentru eliberarea acestei țări.

Capitularea armatei germane din 8 mai 1945 a găsit regimentul destăvătând 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 izvorăte 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 I-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.

În perioada următoare, în organica regimentului au avut loc o serie de mutări structurale, mai ales prin creșterea numărului și importanței subunităților de tancuri, artilerie autotragătoră 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 reprimt denumirea istorică „Vasile Lupu”.

Sfârșitul anului 1989 a găsit efectivele regimentului abia întoarsă 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 înăpărat misiuni ordonate de eșalonul superior. O companie de infanterie, cu transportoare amfibii blindate, a acționat în garnizoana Constanța, înăpărand misiuni la ordinul comandantului Diviziei 9 Mecanizate, iar cu restul efectivelor a organizat pașa și apărarea cazărmii precum și a unor obiective importante din zona de dislocație.

După 1990 personalul unității a participat la aplicări tactice și de comandament, trageri de luptă cu toate categoriile de armament, exerciții de alarmare precum și la diverse 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 colonel Spiridon Huchiu, a pregătit un program bogat în manifestări culturale și evocative, care se va desfășura pe 20 mai 1999 și va include: ceremonia militară,



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 comandanțului 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 iar 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 slinjirea crucii care va fi montată pe acesta, precum și la biserică 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 !

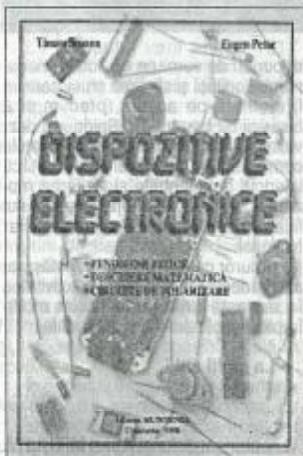
Locotenent-colonel Aurel MITULITĂ

# PROFEȚIUNEA MEA - ȘTIINȚA

S-a născut pe 1 august 1947 în comuna Ivesti, 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 înăplinirea unor funcții pe linie de comandanți și tehnică, în specialitate, în perioada 1968-1976, începe activitatea în cadrul învățământului superior, la Institutul de Marină/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 electrotehnica și electronică navală a Facultății de Marină Militară.

Si-a început 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 explorației și reparării echipamentelor radioelectro-nicice navale, 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 Marinel 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).

Le Central de Cercetări Științifice al Marinel Militare a condus 25 de teme de cercetare științifică, unele dintre ele oferindu-l 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 Caietării, 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. Numeroase 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 pronuntat, apă 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 operaii și a acestela. Din conținutul tezel 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: „Prezenta teză de doctorat abordează o temă cu implicații deosebite în construcție navale, mai ales că literatura de specialitate aproape că nu se referă la modalitățile de determinare a câmpului electric din jurul unei nave. Prin contribuția autorului consider că se aduc noi și importante pentru umplerea acestui gol”.

Comandor Ioan DAMASCHIN

## 1. TRANSMISIUNILE SI MARINA

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

În 1850 a fost finalizată instalația primului cablu transatlantic, între Irlanda și Terra Nova. În martie 1876 s-a născut telefonul, inventat de Graham Bell.

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

În 1886, fizicianul german Heinrich Hertz a demonstrat, încercând o interpretare fizică a echipajelor campului electromagnetic date de Maxwell, că oscilațiile de înaltă frecvență produc un efect la o anumită distanță de susă, de unde și adjectivul "hertzian" adăugat undelor electromagnetice.

Studii și descoperiri francezului Bravouy, englezului Lodge și rusului Popov au precedat descoperirea telegrafiei fără fir de către fizicianul italian Guglielmo Marconi (1874-1937). G. Marconi s-a născut la 25 aprilie 1874, în orașul Italian Bologna, crescând într-o casă de țară cunoscută în prezent ca Villa Griffone, situată pe culmea unui deal, înconjurată de podgorii și călătorind în mod frecvent în portul Livorno și căruia ambient nou îl fascina și unde se afla Academia Maritime halene. Niciodată nu l-a părăsit dragostea sa pentru mare, căre peste an va deveni principalul său poligon și cel mai iubit refugiu. Marconi nu a fost niciodată un student eminent, nici mică nu a reușit să intre în Academia Navală din Livorno. A studiat în particular, și cu totul despre electricitate și despre fenomenele lui Hertz, pe care a încrezut că le reproducă acasă. Un alt ajac a fost acela că nu a reușit la examenul de admitere în Universitatea din Bologna. Un prieten profesor l-a pus la dispoziție biblioteca și laboratorul său, Marconi dedicându-se studiilor și progresând ca autodidact. Îl fascină ideea comunicării globale. Visa să transmită mesaje pe căile aerului: la mari distanțe și cu viteză luminoasă. Hără a fi nevoie de cabluri între transmisor și receptor. Se găndește să dezvolte experimentul lui Hertz utilizând oscilații unde pentru o telegrafie fără fir la mare distanță.

Marconi și-a început experimentele în podul vila Griffone prin transmisarea de semnale dintr-o incisie în altă. Era necesar să mărească distanța, a modificat aparatul și a făcut mai multe probe, până când, încel-încel alocă "vibrării electrice" să traversă câmpurile italiene din jurul caselor sale, de fiecare dată mai departe de la ferestrele vecinului până la casela lansă semnale, pe care fratele său le detecta în limitele moșiei 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 cătreva 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. Automobilul italien nu ar manifesta interes pentru acest subiect și, în februarie 1896, Marconi și mama sa erau la Londra, unde, grăție unor demersuri familiare, a luat contact cu savantii și oamenii de afaceri englezi; drept urmare, la cariera Postei, 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 radiocomunicație telegrafică transatlantică. T.F.F. au fost până predecesorii săi cincizeci mărfi, în martie 1899, undele electromagnetice de frecvență radio au traversat Canalul Mânecii, mai mult, să-i lasă pentru prima dată radioru în manevrele navale cu echipaj instalate pe navele Royal Navy, schimbând mesaje până la o distanță de 75 Km.



MARINA ROMÂNĂ NR. 60 MARTIE-APRILIE 1999



În același an 1901, Marconi a plecat în SUA pentru a transmite Regata "Cupa America" și a făcut probă T.F.F. pentru marina americană. Marele provocare a fost transmisarea literei S (...) și alfabetului Morse, la 12 decembrie 1901, din Poldhu, în Cornwalis, până în San Juan de Terra Nova, pe o distanță de peste 3.500 km., cu o putere de frecvență 313 KHz, o putere de 10 kw și captarea semnalului printre antenă lungă de 120 metri legată de un zmeu.

Radioul a început să progreseze pe scară mondială. "Vava cu doi electrozi" temionică a lui Fleming, "audion"ul lui Lee de Forest, modulajia lui Fessenden și efectul regenerator al osciloscopului local descoperit de Armstrong au marcat noi trepte pe scara evoluției a utilizării radiofoni.

Un accident dramatic, petrecut în zoriile de 3 martie 1899, a atrăs atenția lumii întreg asupra importanței radioru pentru securitatea maritimă. Pe o cerință densă, navea "East Goodwin Sands" a fost abordată de vaporul "Mathews" plecat din Londra. Echipajul acestuia a putut fi salvat dincau mesajul de urgență transmis prin radio de la bord.

## DIN ISTORICUL TRANSMISIUNILOR ÎN MARINA ROMÂNĂ

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

Comunicațile la mare distanță, imposibile până atunci, aveau să multiplieze eficiența operațiunilor navale. În 1900 flota SUA stabilește legătura împărtășită până la 36 Km între cvasitele "New York" și "Massachusetts" în împuñări unor manevre.

Dicționarul pe care le prezintă în Europa utilizarea undelor electromagnetice a impus o reglementare a T.F.F., care a dat primele roade prin Statutul de la Londra, din 1912, în care se stabilește, printre altele, frecvența de 166,7 KHz (1900 m) pentru radiotelegrafia navală.

Dezastrul "Titanicului", la 15 aprilie 1912, a fost cel care a schimbat în mod decisiv T.F.F. (Marconi instalase pe navă un emițător T.F.F.) transformând-o dintr-o curiozitate sănătoasă într-o necesitate vitală. Cătreva nave cu radio, precum "Carpathia", au primit mesajul de ajutor și s-au dus în zonele pentru a aduna naufrajiajii.

În împărtășirea de la 1914, T.F.F. a prestat primele sale servicii militare, care, deși nu au fost decisive, au demonstrat importanța pe care le-o rezerva virilul.

Până în anii '20, flota SUA 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 radiofuziunii comerciale, actuala și familiară bandă radio A.M. De asemenea, la începutul explorației noii tehnologii de comunicații pe unde scurte (H.F.) și, când s-a perfeționat acestă comunicație, flota SUA a abandonat înțepățit folosirea frecvențelor joase pe mare, numindu-se 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 „orasul în care soarele răsare cel mai devreme și dreptatea ajunge cel mai târziu”.

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

Este o adeverată revelație să-l ai pe Andrei Lupcic ghid prin Europolis, aşa cum plastic denumea Sulina cel mai mare scriitor marinier Eugeniu Botez, alias Jean Bart.

Desei a depășit vîrstă unei jumătăți de veac, Andrei Lupcic are în permanentă un aer binecuvântător, este mereu în plină vîrvă și dispus să-ți ofere cele mai picante detalii despre Europolis-ul cu oameni și case și lor, obiceiurile mai vechi sau mai noi și cam tot ce se întâmplă într-o urbe de talie Sulinel.

La începutul acestui secol, Europolis-ul - poate cel mai cosmopolit oraș din Europa - avea peste șaisprezece de biruri și restaurante și cam tot atâtăna case de „rendez-vous”, adică acele care proliferăză în porturi unde intră marinari și se simt bine în compania, evident, a femeilor. Era un oras-port înfloritor în care posibilitățile de a călăgăi banii din comerțul facilitat în cea mai mare parte de statutul de port-franco, aduna tot felul de oameni de afaceri, aproape din întreaga Europă.

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

Aplicând, totuși, unele corecții la cele relatate de ghidul meu și luând în calcul și „locionul local”, dispusoricând și în orice colf de lume să mai „coafeze” realitatea cu picantele, rămân totuși cu convingerea că străzile pe care le parcurs apărîn unul oraș cu o incârcătură istorică aparte, chiar unică 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 vară prelungite, cu excepția dimineațelor ce păreau mai scurte și mai reci.

Străzile sunt paralele sau perpendiculară cu Dunărea, și ele nu depășesc, ca număr, cîte 6 - cele paralele - și cu puțin depășesc cîte 10 - cele perpendiculare. Excepționând strada principală, lăzează și loc de promenadă pentru tunuri și localnici, și strada a II-a, pe o mică porțiune asfaltată, celelalte străzi au un „pavaj” de nisip fin, bătătorit, care nu creează probleme deosebite la o plimbare de tările mică sau medie. Casele, cu excepția celor câtorva blocuri construite, în ultimi ani, în partea centrală a orașului, sunt în general cochetă, majoritatea cu garduri din scandură vopsite proaspăt. Altele cu garduri de stuf.

Toate însă au grădinile și curțile îngrijite, majoritatea având căte o boltă de viață de vie și straturi de zarzavat. Ici, colo, căte o casă părăsită (situație nu mai adăpostează de zeci de ani), dar administrația orașului le însează o strică evidență și nu permite demolarele lor (chiar dacă unele aproape că nu mai prezintă aspect de locuință) până când nu apare evenimentul proprietar sau urmă din nul și întru 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 cătiva ani, din interese oculte, agresază privirile turiștilor, dar și ale localnicilor, reprezentând o pată neagră pe chipul uruia din cele mai mari orașe ale țării.

Pe porțiile gospodăriilor, 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 atelele de acest gen.

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

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

principală, cu vedere spre Dunăre. Ele se dezvoltă într-un plan paralelă cu coastă, sau coborâră pe bătrânhul fluviu, într-o plăcută polimorie, imaginea aceasta rămânând într-o parte din timp îndelungat pe retina.

Din rândul lor se desfășează, turile bisericilor construite în decanul 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, peretei acestelui biserică care după 25 de ani de la terminarea războiului erau curuji de gloanțe și proiectile de artillerie, urme indubitate ale unor lupte crâncene purtate în acest colț de țară.

Când Registrul Istoric al Capitaniei portului Sulina găsește și explicația acelor

pereti curuji de gloanțe. Capitanul de port din perioada celui de-al doilea Război Mondial, M.Pușcariu, consimona:

„De la 1 august 1944 viața din Sulina devine un bătem! Sună stătea alarme că nu ști cănd este prevenirea și când încetarea. Este un adeverat 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”, consimona capitanul, că ești în partea stângă a judecății de apoi după Apocalipsa Sfântului Evanghelist Ioan. Parcă cineva de sus ar fi spus locuitorilor orașului Sulina: „Plecăți de la mine nemericinilor, mergeți în locul cel vesnic pregătit voaú de la începutul lumii”. O plastică relatăre despre calvarul suportat de acești oameni al Deltai în timpul celui de-al doilea Război Mondial.

Timpul a vindecat râul războiului, iar edificii pe cele ale bisericii, astfel că sună plăcut surprins să o zăresc, acum, într-o hană nouă și cu o curte plină de emoriași.

Dintre clădirile moderne se desfășează

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 Poștei, 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 înmobilizează 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 casă memorială care îpoartă 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 effigia mareului dirijor, deși locuiește în ea de peste 40 de ani, nu îmi poate spune 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, educ orașul la cotele acestui stârșit 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 - 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 usoară de vară, cu toate dotările necesare pentru restaurant, coletărie, cu anexele de rigoare, dușuri și WC-urile cu apă curată și placate cu gresie, cosuri de gunoi etc. Gândul mă duce la edili 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, rivalând cu cel de la Săpânța,

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

În cadrul acestui cimitir se deosează mormântul cu monument, bine îngrijit de marinari locali, al locotenentului-colonel Mihail Drăghicescu - ofițer de marină, mort în anul 1896 - care în mod indubitatibl a onora și onorează blazonul orașului-port Sulina. Lucrarea de căpterenie a acestui ofițer de marină, „Istoricul principalelor puncte de pe Dunăre de la Orysova la Sulina și la Marea Neagră de la Varna la Odessa”, reprezintă o adevarată enciclopedie, cea mai documentată carte de la sfârșitul secolului trecut despuș fluvial trans-european.

Cel mai important așezământ cultural, biblioteca orașului, mă ispitește să-l trec pragul, unde sunt întămpinat, cu o vădită bucurie, de doamna Ilinca Mihăilei, bibliotecar ce depune mult suflet și pasiune în a recomanda celor interesați să împună diverse cărți. Deși nu este prea bogată, este evident că biblioteca nu duce lipsă de cărți. Mai mult, aici funcționează un cenaciu literar care nu poate să poarte alt nume decât cel al lui Jean Bart.

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

Dialogul descurge natural, fără false amabilități de circumstanță. Nu îl ascund adevarul că am rămas plăcut impresionat de faptul că, deși în plină tranziție, orașul apare cochet și curat. întrebându-ți căruia partid aparține, să surprindă cu afirmația că apartenența sa politică este mai puțin importantă, mai important este să gestionezi cu grija interesele urbei și a celor circa cinci mii patru sute de cetățeni, reprezentând pe lângă români și către etni – 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 situată diferă mult de cea existentă cu o sută de ani în urmă, porto-franco rămânând doar o tata morgana în desăr.

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

Farul vechi



poartă pecetea tranziției pe care o traversăm, astfel că nu au fost lamentările, îmi exprim, totuși, nedumerirea asupra faptului că străzile paralele cu Dunărea poartă denumirea de „Strada I”, „Strada a II-a” etc. Mai văzusem ceva asemănător în New York. Domnul primar Victor Andrei, promotor al schimbării denumirilor de străzi cu nume anacronice, cum ar fi „Octombrie Rosu”, 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. Domnul primar, cu tot respectul pe care vi-l datorez, pot să afirm că în privința numelui de străzi, peste tot în lume orașele găsesc de cuivință să-și onoreze personalitățile care le înmobilizează blazonul. Este o obligație a orașului (și a dirigitorilor destinației lui) de a conserva pentru posteritate memoria unor astfel de personalități. Sulina are destule personalități care îl înmobilizează blazonul, lață căteva 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 apărăt orașul în al doilea Război Mondial). Merita să-i luati în seamă.

*„MARINA ROMÂNĂ” vă punе la dispoziție date privind meritele acestor personalități care, repet, au înmobilat și înmobilizează blazonul orașului Sulina.*

La bună vedere, Europolis I

(Na urmă)

Comandor Ioan DAMASCHIN

Farul nou





# NAVIGATORI ÎN LABIRINTUL CUNOASTERII



## Y2K VIRUSUL MILENIULUI POATE PROVOCA „APOCALIPSA CIBERNETICĂ“

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 memoriorilor a scăzut foarte mult, dar a fost creat potențialul crizei mondiale ce derurge din problema tehnologică, cu impact în anul 2000, numită 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 finanță-contabil, al transporturilor aeriene și navale, de sănătate, precum și în domeniul apărării și al ordinii publice.

Pentru estimarea dimensiunilor dezastrului potential, 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://wysiwig://15/http://www.mitre.org/research/cots/Y2K_SOLUTIONS.htm)), unde pot fi consultate inclusiv documente oficiale ale administrației americane, preoccupe 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 comunicatiilor, 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 înaintat 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 rutiniei 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 eventual atac nuclear provocat de „virusul mileniuului”, care se poate declanșa 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 creadă că partea adversă a lansat un atac nuclear și să declanșeze o răpostă „cel puțin inutilă”. Potrivit termenilor înțelegerii încheiate, ofițerii ai armatei americane și ai celei ruse se vor întâlni împreună săptămâni înainte și după „fatidica” dată de 1 ianuarie 2000, pentru a corecta manual o eventuală confuzie făcută de computerele ambelor părți. Șeful 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”.

Analistii 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 „grăparea” calculatoarelor centrale ale companiei la data de 1 ianuarie 2000, calculatoare care abia se apropie de echivalentul unui IBM 360, căderea sistemelor de supraveghere și achiziție de date precum și izolarea terminalelor extractive din zone greu accesibile, cauzată de întreruperea comunicațiilor prin satelit. Producția GAZPROM poate fi afectată în așa măsură încât să nu mai poată face față nici măcar cererilor 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 supravețuire pentru anul 2000”. O firmă britanică a început să profite de neliniștea și fantasmelor ce înconjoară atât de virtualul virus al mileniuului, producând și punând în vânzare „kituri de supravețuire 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 obișnuși, care se tem

de efectele unui colaps al rețelei informatiche 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, oglinză pentru lansarea semnalelor de ajutor, diverse scule, hrană, lanterne și o capcană pentru animale. Cea mai ieftină conține câteva ace de cusut și de pescuit, o bușolă și un manual de supraviețuire.

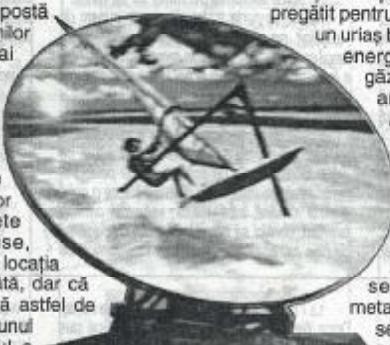
Autoritățile orașului american Los Angeles s-au pregătit pentru „apocalipsa cibernetică” săpând un uriaș buncăr care dispune de suficientă

energie, hrană, apă și aer pentru a găzdui 50 de persoane timp de doi ani. Adăpostul, botezat AT SAC-Automatic Traffic Signal and Control-poate deveni la nevoie un centru de comandă tehnologizat pentru monitorizarea evenimentelor frâmântării civile în timpul crizei sociale provocate de virusul mileniuului. Accesul în ultrasecreta 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 desprinderi de fali tectonice San Andreas. La computerele aflate aici, alimentate de generatoare independente, sunt conectate mii de camere de lucru și amplasate pe străzile orașului Los Angeles. Este posibil ca astfel de centre să fie amplasate în toate orașele mari americane și între ele va exista 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 Ordonația 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 datelor calendaristice, ce pot fi identificate în sistemele informatiche și în sistemele electronice microprogramate (cu microprocesor incorporat)”. Actul normativ scutește de taxe normale importurile de echipamente, componente și produse software destinate rezolvării acestor probleme, stabilind și obligațiile pe care le au toți administratorii de rețele informatiche.

Căpitán Costel SUSANU



NE SCRUI  
CORESPONDENȚI

## **STAGIUL MILITAR – O NOUĂ PROVOCARE, O NOUĂ SCOALĂ**

*În ziua de 28 octombrie 1998 m-am prezentat la o unitate militară de marină fluviată la care am*

fost repartizat pentru a-mi sănătate stagiu militar.  
Tot ceea ce m-a întâmpin în dimineața  
aceea îmi amintește de... prima zi de școală  
sentimentele uniformă, regulă, ordinale, camenii  
mai mari (de această dată în grad) de care trebuie  
să escut, colegii noi cu care urmă să mă adaptez,  
cu un simbol pe frunte.

Cu noile uniforme m-am obisnuit cel mai usor, poate și din cauza culori cu care am fost obisnuit 12 ani. În timpul scoli. A fost mai greu să mă acomodez cu persoanele din jurul meu, altădată de care urmă se-m petrec 6 luni din viață. Este greu să te adaptezi cu 22 de cameni, până atunci necunoscători, cărora le ai respirația și replicile, căci într-o lare pe zi, îl ai întâlni în masă sau îl ai întâlni cu stăvile noaptea. Oricum, încolțit că prima lună de armăfă am făcut-o în Brăila și găsit adaptarea. Am învățat. În acest răstimp, să fiu ma înțeleștești, mai multădat în relație cu camenii

*Să cu regulile m-am oblijnuit rapid! În lond  
ele nu guvernează întreaga viață în societate. Cu  
ordinele, însă, a fost ceva mai greu, intervenind  
aici ca impedimente, temperamentul, vârstă,  
pregătirea fizică. Însă, n-a ceva facut. Le  
spuneam că nu e de răbdare să te urmărești*

Dar să revenim la lucrurile noi, pe care urmă,

DIN ISTORICUL

urmăre din pag. 19

e-s-a adoptat benzile VHF-F și UHF-F, datoră necesității comunicărilor lăudice cu bătăie scură și interoperații difice de către număr, cu avantajele creșterii canalelor, puterii joase de transmitere, echipamentelor mai mici și în special antenelor lor care rezultă în dimensiuni și masă și care asigură un contact vizual perfect între huse.

De la inceputurile radioului s-au construit echipamente pentru întunecarea direcționării undelor electromagnetice și utilizarea lor pentru localizarea navelor pe mare. Uterior, în timpul primului razboi mondial, radiogoniometriile au fost utilizate pentru determinarea poziției nemicii.

Marile impacturi ale războiului s-a produs în SUA, la 30 octombrie 1938, în noaptea de Halloween, cu un program de Orson Welles la C.B.S., versiune radiofonică a "Răduivelor Lumii" de H.G.Wells. A fost atât de realistă și credibilă că publicul a reacționat prin său și convins de realitatea invaziei martienilor, producându-se scene de panică într-o radioasemblată, care au prezentat apoi multe cereri de dezlănțuire și prejudicii fizice și morale. Aceasta este întâlnită evident în Statele Unite.

*De la începutul școlii am făcut cunoștință cu silhouetă, iar acum unealta mea devenise pușca ce mi-a*

În cadrul proiectului "Creație și dezvoltare profesională" am realizat o carte de matematică pentru clasele I-IV. Aceasta este o carte de lucru ce conține exerciții și probleme de calcul, geometrie și măsură. În cadrul proiectului "Creație și dezvoltare profesională" am realizat o carte de matematică pentru clasele I-IV. Aceasta este o carte de lucru ce conține exerciții și probleme de calcul, geometrie și măsură.

După prima luptă de armată m-am întors la

Acum, ca parte a dorințelor ce le aveam de îndeplinit, ne punem cunoștințele, doborând în lungi ani de studiu, în slujba armatei. Totul pentru a încerca să contribuim și noi la modernizarea și eficientizarea acestor importante instituții a statului.

Poate ceea ce facem noi va fi cu adevărat util desii mi-e greu să-mi dau seama acum de acest lucru. Nevoia de schimbare, de perfecționare, se simte. Însă, ca și direjorul Inspre o nouă armată română, alcătuită din voluntari: oameni talentati, dormiți sau obosiți totuși, oameni decobști de bine ar trebui. O armată care va beneficia de

*cele mai bune dotări competitive cu ale celor mai bune armate ale lumii.*

În ce mi se pare să fie, am vîzut în armata o nouă provocare, o nouă scăldă. Am încercat să lău tot ce im este util, să învăț. Încerc, totodată, în schimb, să obțin și eu! Să, poate, rezultatul va fi progresul. Acest progres este bine să fie materializat prin antrenarea noastră, a militarii cu termen redus, în activități ce presupun participarea și executarea manevrelor cu naivă, executarea de activități practice pentru modernizarea și îmbunătățirea materialei a armatei. De asemenea, perfecționarea cunoștințelor și, implicit, a performanțelor noastre ca militari, poate și trebuie să fie făcută prin organizarea și participarea la concursuri între unități cu specific marinăresc și geniu de tragere unde se va vedea că, întotdeauna, cel mai bun răsuflare.

Poate ar trebui, din start, puse în față noastre obiective cuantificabile, pentru a căror realizare individuală să ne autocapacităm și în interesul propriu, pentru continuarea dezvoltării pe plan fizic, moral și intelectual în paralel cu pregătirea milăriei naționale.

Fruntas TR Adrian MATEI  
Divizionul de vedete dragoare fluviale  
Galeti

Dacă primele instalații T.F.P. erau considerate doar obiecte de curiozitate și de lux, cu timpul, însă, încrederea în utilitatea lor a crescut mereu, ele devenind în același mod indispensabile necesităților navației.

Aceasta minunată invenție a pus capăt și zvonurilor alamante pe timp de lurtură și peiermăului la S.M.R. și persoanelor care așteptau îngrăjata scelera cu vapoarele noastre a celor dragi, comunicările prompte prin T.F.R. justificând din lîmpîndă întărîzen-

La începutul secolului XX, stația T.F.F. de port de la Cernavodă, Călărași și Giurgiu au utilizat echipamente X Y Z, model 1908, patente "TELEFUNKEN", cu rază de acțiune de la 60 până la 120 km.

Primul radioură românească s-a înființat la Constanța, în anul 1916, avea în dotare un emitor radio tip Marconi, fabricat de Marconi's Wireless Telegraph Co Ltd London. Această stație de emisie, de fabricație engleză, transmitea automat litera C, inițiala portului Constanța. Era folosită și ca stație de transmitere a mesajelor avvertismentelor meteo, radiogramelor. Putea transmite și sunete prin sistemul Morse, având o bătărie de 50 Mm.

In patrimoniul Muzeului Marinei Române se regăsesc o parte din tehnica de transmitere utilizată în Marea Română la începutul secolului: aparat telegrafic MORSE (1877), emițător radio MARCONI (1935), centrală telefonică cu 36 numere, centrală telefonică ERICKSON cu 58 numere, stație radiolară direcțională în MARCONI (model 1921).

De asemenea, în Muzeul Științei și Tehnicii din Iași, se păstrează stația de radiocoastă "STANDARD" Constanta.



**DIVIZIA 9 „MĂRĂŞEŞTI“  
1879 – 1949**

La 22 februarie 1879 se înființă, la Constanța, prima mare unitate militară sub denumirea de „Divizia Activă Dobrogea“. Cel 120 de ani de istorie, în care Mareea Unitate a participat la campaniile militare ale armatei române din acest secol, sunt reînviate, într-o formă sintetică, în paginile unei valoroase lucrări, apărută în februarie anul acesta, operă a unor reputați istorici militari: comandor (r) prof. univ. dr. Jipa Rotaru (și coordonator), comandor (r) prof. univ. dr. Ion Glurcă, locotenent-colonel drd. Leonida Moise și profesor Costin Suru.

Așa cum reiese din paginile lucrării, marcea unitate și-a adus obolul de sacrificii pe câmpul de cinoare. 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 Ițcaniului, pe frontul de Est, în zona Colui 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 răsătă, de ani și ani, cu marinale 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 „jipi de mare“, aliați la timpul pensionarii. Cu mențiunea: „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! Câtitorul are bucuria să călătorească fie la bordul unei nave militare, fie la cel al unei nave comerciale, pe mări și oceane. Textul este însăși de schițe, semnate de autor și făcu să, Anca. Este meritul Ancai Donici, care cu senzibilitate 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 PĂVALOIU



**ANTONESCU – HITLER  
CAUCAZUL ȘI CRIMEEA**

Paradis al naturii, meleag al amazonelor, tăran cu veche și bogată civilizație, Crimeea – cea mai răsătăită peninsula a Mării Negre – nu a fost crucea de lăcăciune celui de-al doilea război mondial. Dimpotrivă, gheasul tunului a bătut anii în sărăcina luxurioase vie de la Ialta, mitralierele grele și aviația de asalt au mușcat lacome din splendidele monumente ale anticăștilor elene de la Chersones, la Eupatoria, din Munții Jai, până în Peninsula Kerci.

Crimeea și Kubanul au fost scene ale nelinăuoarelor 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 soților războiului.

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

Comandor Ioan DAMASCHIN

**NOUTĂȚI EDITORIALE**



**GALĂ! SUFLET DE SOLDAT**

La Galați, marinarii U.M.02081 continuă o tradiție a Armatei Române care, animată de spiritul creștin ortodox strămoșesc, a dovedit prin lapte și pe măsură puterilor sale că este nu numai scufundător al Patriei și și aproape cu sufletul de cel mai urgժi conotanță în primul rând de copiii orfană.

Astfel, de mai multă vreme, marinari militari din Galați (cadrelor, prin contribuție voluntară) oferă copilor - peste 80 - de la Școala Ajutoare nr.2 din localitate, cu prioritatea sărbătorilor naționale și creștine, meniuri complete, precum și... o picătură de dragoste, părintească, din sufletele lor nesolicitate, dar nobila, de soldați!



**SEMNAL**

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



# FLOTA BELGIANĂ „PE RADAR“

Seful Statului Major al Marinei Belgiene, contraamiral **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 competentă pentru marina militară a Belgiei. Cooperarea este deja materializată, ca o premieră mondială fiind inaugurarea primului comandament operațional maritim binational, 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 stewarzi 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 navă-școală franceză „Jeanne d'Arc“. Programe comune de pregătire (schimburi 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 multinaționale;
- 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-scoală, 6 remorcare costiere (portuare), 2 sălute 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.

RAMURĂ DE MARINĂ  
Mai bine de 100 de ani de la înființarea  
RMA. În Programă actuală 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 artilerie 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.

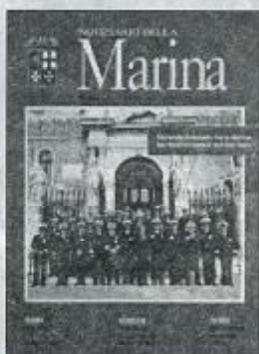
REVISTA GENERAL DE MARINĂ  
Revista generală de marină

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

Traducerea și adaptarea  
Căptian Costel SUSANU

# REVISTE DE MARINĂ STRĂINE

## INTRATE ÎN BIBLIOTECĂ REDACȚIEI

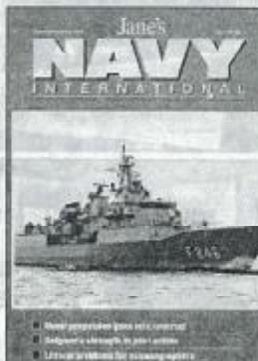


**NOTIZIARIO DELLA MARINA** (noiembrie 1998) • Gândind la Marea Mediterană și Marea Neagră. Al doilea simpozion al Marinelor Militare din Mediterană și Marea Neagră asupra cooperării maritime în regiune (Veneția, 13-16 octombrie 1998) • Veneția: Pictori de marină. O inițiativă de mare succes • Primul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



**REVISTA GENERAL DE MARINA** (noiembrie 1998) • Centenarul lui '98: Ultima polemică legată de nave „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.)

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



**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 deciziilor: 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 25-a comemorare a morții sale • Marea în filiale: 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 antrenă pentru o eventuală intervenție în Kosovo • Femeile în Marina Militară • Operații de salvare pe mare. (C.S.)

magazin · magazin · magazin · magazin

## CATASTROFE ȘI ACCIDENTE NAVALE ÎN BOSFOR ȘI DARDANELE

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

Pe data de 4 aprilie 1953, cargoșul suedez NABOLAND a lovit submarinul turcesc CUM-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 registrate brut) a intrat în coliziune, în Bosfor, cu tancul iugoslav PETER ZORANIC, de 178.307 trb. Ambii tancuri au luat foc, au explodat, pierdând 20 persoane, iar altele 20 au fost grav rănite. Tancul iugoslav a luat foc și s-a scufundat, iar nava jucă TARSUS, ce se afla în vecinătatea accidentului, a luat și ea foc, suferind avari grave. Uterior acestui accident, tancul NORICRN, în treptă prin strămtoarea Bosfor, s-a lovit de epava PETER ZORANIC, spârjurile produse deversând motorina cu care era încărcată nava pe toată suprafața strămtoarei, punând în pericol portul și orașul Istanbul.

Pe 21 iunie 1965 a petrecut unul dintre cele mai ciudate - prin ineditul său - accidente din istoria navigației. Cargoșul sovietic STEPHAN KARCHENNIKOV a lovit cheu, pe Bosfor, practic întrând într-un... restaurant pe care l-a sărmărit.

Tancul sovietic TUTSK, de 23.780 trb, a intrat în coliziune, în luna martie 1966, cu cargoșul sovietic KRASNAYA OCHTIABR, ambii nave suferind grave avari. Scurgerea de marfă din tancul sovietic a provocat incendierea portului Istanbul și a stației de ferry-boat-uri, accidentul soldându-se cu pierdere de viață omenească.

In 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 Humabishari. A pierdut un membru din echipaj, iar pilotul lucra fără grav accident și spitalizat timp de trei luni. Referindu-ne la flota 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 experți NAVROM, la timpul respectiv.

- În anul 1960, nava BRĂILA a intrat în coliziune cu nava italiană GIUSEPPE EMILIO, pe timp de cearșă, în Marea Marmara. În urma coliziunii nava italiană s-a scufundat, iar ofițerul radiotelegrafist s-a pierdut viață.
- 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 eșuat la sud de intrare, evenimentul dărandu-se și începând un amenajări hidrografice de navigație.

• Nava SIGHIȘOARA, ancorând la Buyuk Dere în vederea reparării motorului auxiliar, la 20 mai 1976, a avertizat talenile puse de pescari luncii. Liștit a fost rezolvat pe cale amabilă.

- În prima sa călătorie, de la Galați la Londra, pe data de 9 ianuarie 1977, nava TOPOLOVENI a intrat în coliziune, în Marea Marmara, la 4 km. de Galatiopol, cu nava sovietică ION SCLATIS. Nava românească a fost grav avariată și a trebuit să se întoarcă la Galați, unde a statuat circa o lună, impunându-se descărcarea unei părți din marfă.
- Unul din mariile accidente navale din zonă a fost și scutindarea navei TURNU SEVERIN, în strămtoarea Dardanele, la sud de Chanak, pe 11 ianuarie 1977, orele 21.40, de către nava iugoslavă ADMIRAL ZMAJEVICI. Accidental a avut loc pe vizibilitate redusă. Nava TURNU SEVERIN s-a scufundat în circa 2 minute, disparașind un număr de 14 membri din echipaj. Au fost salvați, de către un caiac, numai 4 supraviețuitori, și anume: Vilcu Emilian - timonier, Vargau Victor - imotorier, Dumitru Gheorghe - motorist și Dobrescu Alexandru - bucătar.

Unele din aceste accidente s-au datat și neamenajării în mod corespunzător strămtoarelor din punct de vedere ai mijloacelor hidrografice de navigație, a lăsat unor măsuri corespunzătoare pentru direcția navigației maritime. De altfel, autoritățile turcești se puteau inspira, în ultimă instanță, după reglementările lăcuse de IMO în Canalul Mănești, 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 drumuri obligatorii sunt și azi.

În navă ce sosese în Bosfor din Marea Neagră este obligat să tînde dreptă până la efectuarea controlului la Buyuk Dere, pilotul în cazul că este solicitat îmbarcându-se la Tellabya, punct situat la cca 5 Km în interior față de faru Rumili. Ajungând la Buyuk Dere (loc destul de aglomerat deoarece aici acorează navele ce efectuează controlul pentru operare în porunica turești), sau navele care, din cauza timpului rău existent în Marea Neagră, nu și pot continua voiajul, căt și cele ce au făcut mici reparări, după luarrea tuturor măsurilor în vederea efectuării acestui control sanitări 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, încep, 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 luncășă, care a eșuat volit, permis a evita scufundarea.
- Pe data de 20 iunie 1977, sfârșindu-se pe Bosfor, cu pilotul la bord, nava BUZĂU a intrat în coliziune cu cargoșul turcesc SİİRİN BARTIN, ancorat la KÜRÜCESME, fără lumini regulamentare și în locul interzis ancorajului. Nava SİİRİN BARTIN a suferit avariile la cărmă și suprastructura puge.
- Nava HUNEDOARA a eșuat, pe data de 28 mai 1975, la cap Moda (jud port Haidar Paşa) pe timp de cearșă.
- Cargoșul PALAS, ce venea din Marea Egee pentru efectuarea controlului la Chanakali, 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 İskenderun. 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 largă apătul că la bordul navei olandeze nu exista personal calificat, cel existent era în stare de ebrietate.

# magazin · magazin · magazin · magazin

## ARSENAL NAVAL HARPOON

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

US Navy a început dezvoltarea acestui tip de rachetă în 1968, sub numele de cod AGM-84A, iar în 1970 a fost perfecționat modelul RGM-84A. Traекторia rachetei este programată în funcție de poziția și distanța până la cible, fără controlat de un referențial de altitudine și un altimetreradar. 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. Încărcătura ofensivă are greutatea de 227 kg (poate transporta și încărcături nucleare), iar

detonatorul cu întârziere face ca racheta să nu explodeze la impact ci după penetrarea înțel, 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 traiectoriei se face cu ajutorul a 4 eleroane cruciforme, controlatoare electronice. Se estimează că o astfel de rachetă poate distruge o vedetă purtătoare de rachete, 2 pot neutraliza o fregată, iar 6 rachete pot distruge un crucisător cu propulsie nucleară sau pot neutraliza un portavion.

Rachetele sunt montate în 2 blocuri de către 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 crucisătoarele din toate clasele precum și submarinele cu propulsie nucleară.

Sursa: ALL HANDS (ianuarie 1998)

Căpitan Costel SUSANU

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

În trejimarea 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 condiții în care este puțin probabil să mai lasă iar pe mare.

Nota de plată pentru personalul de pe H.M.S. INTREPID a atras 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 oficialii ai Ministerului Apărării au decis îndepurarea vasului și a navelor sale surori H.M.S. FEARLESS, cu două noi modele. Dar noile nave, ALBION și BULWARK, au fost amâname și INTREPID, care a fost recepțională în 1967, continuă să fie deservită de un personal pe cîteva contribuabilii. Un total de 71 de ofițeri și membri ai echipașului 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 rușine. De fapt, H.M.S. INTREPID nu va mai fi niciodată în serviciu în Marea Regală. Pur și simplu este înutil pe lângă ea. Cred că este o acțiune lipsită de sens și o colosală risipă a banilor contribuabililor. Sună îngrozit de faptul că membrii echipajului au rămas pe o navă 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 cameni 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 război. 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 cuță la inadecțirea acestor angajamente. Raportul afirmă că ea a suferit serioase deteriorări și conozuni că 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 accea dată) s-au cheltuit 32 de milioane de lire sterline și costurile continuă să crească.

Un purtător de cuvânt al Ministerului Apărării a spus: „Este vital ca navele să fie luate în stare de funcționare. Trebuie să le păstreze în conservare pentru situații de urgență, atât 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: „Sună o mulțime de cameni, 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 Dînă

## NAVY SEALS ARME INTELIGENTE

### - privind în viitor -

Sub un cer înnorat, fără lună, o siluetă solitară, silentioasă, se fursează în întuneric, mergând pe bură, destul de incet - aproape imperceptibil - printre tușuri. Se oprește la aurul unor voci, undeva, în depărtare. Își ridică arma de la sol și o șează ușor, în palmă, în timp ce privirea îl coboară către peisaj, înfăgându-și coatale în pământ și înmormânt astfel un trepied temporar.

Două sute de zarzi mai departe două santinele stau în post la frontieră, îmbătățe părțile de verdele prin care el le vede prin lentele, inundând podul cu lumină, transformând noaptea în zi. El inchide ochiul stâng, în timp ce mușchii arătătorului lui de la mâna dreaptă se desfășoară și se contractă. O dată... după care din nou... și din nou - sunetul declansatorului aparatului de fotografat nocturn se face auzit, căt ai clipe din ochi.

Camera digitală de supraveghere SEAL înmagazinează imaginile electronice și transmite 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 aeronavei 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, indicatorile laser, microfoanele, binoculurile în infraroșu, computerele 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 în cadrul Roger Herbert, ofițerul secund de la comanda unui vehicul de distribuire a sistemului SEAL din Little Creek Va. Dar noi întotdeauna îmbinăm tehnologia, ceea ce va mări dimensiunea umană, lată la ce ne găsim 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 aplicări în San Diego, numită „FLEET BATTLE EXPERIMENT - BRAVO”. Forțele SEAL au avut misiunea de a fotografia linița - în cazul nostru un pod - și retrasmisarea informațiilor 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.

Intregul 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 operațiilor. Niciu nu se compară 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. Înță 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 întreprinsă radical Comanda, Controlul și Coordonarea prin folosirea de camere de luptă video digitale antiacavatice, binoclu 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 assimilat 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 creșta valului super-tehnologiei și devine luptătorul tehnologic al secolului XXI pe mare. Obișnuiam, prin anii '40, să fim luptători în piele goale. Dar virginiile s-au schimbat. Întotdeauna mă ulmeggă să văd un subofițier în vîrstă și cu experiență mare în domeniul, cum devine fascinant de un computer Laptop. Băieți mei au îmbrățișat cu adevarat această tehnologie și o iubesc chiar”.

*All Hands, august 1998.*

Traducere și adaptare  
Locotenent  
Eugen CRAIOVEANU



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



