



# MARINA ROMÂNĂ

REVISTĂ EDITATĂ DE MARINA MILITARĂ

NR. 61 (3 / 1999)

STATUL MAJOR AL MARINEI MILITARE

# MARINA ROMÂNĂ

NR. 61  
(3/1999)

REVISTĂ EDITATĂ DE MARINA MILITARĂ

## COLEGIUL DE REDACȚIE

Redactor-șef:

Comandor Ioan DAMASCHIN

Secretar general de redacție:

Lt. col. Costin CONSTANDACHE

Redactori:

Căpitan Costel SUSANU

Bogdan Dinu

Corector: Floare BRÂNZĂ

Fotoreporter: Valentina CIUCU

Culegere computerizată:

CÂRCEANU Rodica

**REDACTIA:**  
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 să încadrează în  
tematica revistei. Manuscrisele nu se  
înapoiază

ISSN 1222-9423  
B 95099-25

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

Tehnoredacție computerizată:  
Adrian PANDEA

Tiparul executat la  
Tipografia Militară a Ministerului Apărării  
Naționale sub comanda nr. 1047/1999

## Din SUMAR

5

Marea noastră cea de toate zilele

- CU FREGATA 260  
DIN NOU ÎN LARG
- VEDETE TORPILIOARE  
ÎN MARE



15

OASPEȚI  
AI MARINEI  
MILITARE



18

NAVIGATORI ÎN LABIRINTUL CUNOAȘTERII

22

SECTORUL  
MILITAR DE  
CONSTRUCȚII  
CONSTANȚA:  
peste 4 decenii  
de activitate



24

RESPIRAȚIA SPRITUALĂ A MĂRII

28

MAGAZIN



COPERTA I – Pe puntea de  
comandă a vedetei torpiloare 211,  
căpitan-comandorul Traian HUDIȚĂ

COPERTA IV – Constanța. Clădirea  
Statului Major al Marinei Militare  
(foto: Mihail Serbănescu)



# COOPERAREA MARITIMĂ ÎNTRE ȚĂRILE RIVERANE

un mod eficient de a ține sub control traficul ilicit, menținerea păcii și căutarea-salvarea în zona Mării Negre

Materialul publicat în rândurile de mai jos reprezintă comunicarea prezentată de domnul viceamiral TRAIAN ATANASIU, șeful Statului Major al Marinei Militare, la al doilea Simpozion al Marinei Militare din Mărețana și Marea Neagră asupra cooperării maritime în regiune, desfășurat în Italia, la Veneția, în perioada 13-16 octombrie 1998.

Mentionăm faptul că materialul a apărut în suplimentul prestigioasei publicații italiene *RIVISTA MARITTIMA*, din luna martie 1999, alături de celelalte comunicări prezentate în cadrul Simpozionului de la Veneția.

## 1. Caracteristici ale situației din zona Mării Negre

Zona Mării Negre, zonă de contact între Europa și Asia, între Occident și Orient, între creștinism și islamism reflectă schimbările, evoluțiile și orientările din viața politică, economică și militară specifice acestei părți a lumii, îndeosebi în partea europeană.

Dinamica și profunzimea unor astfel de schimbări care s-au produs la începutul acestui deceniu, în lume și îndeosebi în Europa, au modificat radical relațiile dintre țările riverane Mării Negre.

Noua ordine creată în Europa de Est, după prăbușirea comunismului a făcut să se întrevadă perspectiva ca zona Mării Negre să poată deveni o zonă de dezvoltare regională. Pentru prima dată în istoria sa, Marea Neagră ar putea deveni o sursă de unitate, dezvoltare și stabilitate în această extinsă arie geografică care a fost, permanent, teatrul unui continuu proces de consolidare a independenței, economiei de piață și a democrației.

Se poate spune că, după aproape o jumătate de secol de contradicții de interes în Marea Neagră, între cele două blocuri militare, NATO (Turcia) și Tratatul de la Varșovia (URSS, România, Bulgaria), această zonă e pe punctul de a căpăta o nouă identitate - pace, cooperare și unitate - ca alternativă la confruntare și dezagregare (lipsa de coeziune).

Evolutia situației în zona Mării Negre și în Europa depinde, în mod implicit, de alegerea alternativei "integrare - cooperare", pentru bunăstarea tuturor țărilor riverane.

## 2. Cooperarea, o realitate care are nevoie de un rezultat pozitiv

Cooperarea în zona Mării Negre reprezintă, pentru România, o realitate care are nevoie de un rezultat pozitiv, pentru creșterea nivelului de stabilitate și de independență în această zonă. De aceea, pentru Marina Română, relațiile de cooperare cu Forțele



Marinelor Militare ale altor țări riverane Mării Negre se concentrează asupra prevenirii și înlăturării posibililor factori de risc ce ar putea, în anumite contexte, să evolueze și să genereze o criză cu efecte imprevizibile asupra stabilității și securității în regiune.

În viziunea noastră, orientările principale ale efortului privind cooperarea maritimă sunt determinate de prevenirea factorilor de risc care ar lua naștere din:

- opozitia unor țări față de creșterea rolului Mării Negre în crearea de legături între Occident și Orient;
- apariția și amplificarea divergențelor dintre unele țări riverane, din motive teritoriale, economice sau militare;
- posibile neînțelegeri între sus-amintitele țări, pe timpul negocierilor pentru delimitarea platformei continentale și a zonei economice exclusive;
- escaladarea conflictelor interetnice și religioase cu consecințe imprevizibile privind înrăutățirea raporturilor dintre unele țări riverane;
- creșterea traficului ilicit de droguri și materiale periculoase, în zona Mării Negre;
- proliferarea terorismului și a pirateriei pe mare;
- creșterea nivelului de poluare a mediului înconjurător și ineficiența sau lipsa de mijloace pentru refacerea echilibrului ecologic;
- intensificarea transportului maritim, punerea în funcțiune a oleoductului TRACECA, cu consecințe asupra diminuării securității navigației;
- creșterea discrepanțelor în ce privește nivelul de dezvoltare sau de afirmare a națiunilor riverane în diferite domenii de activitate, pe fondul unei continue

Viceamiral Traian ATANASIU

continuare în pag. 4

diminuări a resurselor financiare și materiale disponibile;

-ineficiența sistemelor de avertizare și întârzierea în intervenție a forțelor destinate operațiunilor de salvare pe mare;

-apariția unor crize în zona Mării Negre și imposibilitatea de a acționa operativ cu mijloace și forțe speciale și adecvate pentru a le delimita și controla.

Evoluția factorilor de risc către un nivel de amenințare sau de conflict armat poate fi, uneori, foarte rapidă, în scenarii de circumstanțe complexe și favorabile. Între acestea, cele mai semnificative se referă la:

- dificultățile interne, cu caracter economico-social;
- acțiuni subversive;
- lipsa de prevedere la nivel guvernamental;
- rivalități între marile puteri;
- lipsa echilibrului militar regional sau local.

Pentru a putea atenua riscurile identificate și a menține sub control toate situațiile care s-ar putea crea în zona Mării Negre este necesară întărirea cooperării între forțele maritime ale statelor riverane și întărirea activităților politice și diplomatice pentru menținerea stabilității și securității în regiune.

### 3. Priorități și modalități privind cooperarea în zona Mării Negre

a. Proliferarea traficului ilicit și a contrabandei reprezintă un real pericol pentru securitatea și stabilitatea regiunii și cu complicații deosebite pentru continentul european. Pentru a putea fi sub control aceste acțiuni în zona Mării Negre sunt necesare o serie de măsuri, ce pot fi definite astfel:

-înstituirea unor legături de comunicații operative între flotele riverane, cu scopul de a asigura oportunitatea avertizării reciproce și a favoriza intervenția forțelor maritime pentru contracararea acțiunilor de violare a legislației naționale și internaționale;

-schimburile de experiență periodice și exerciții comune, cu participarea conducerii și a forțelor operative destinate să contracareze asemenea acțiuni.



Veneția, octombrie 1998. Participanții la simpozionul Marinelor Militare din Mediterana și Marea Neagră

b. Existența factorilor de risc care ar putea să duca la situații conflictuale sau de criză în zona Mării Negre reclamă necesitatea identificării cât mai rapide a posibilităților de realizare a unei forțe navale multinaționale de intervenție (gen STANAVFORMED) care ar putea deveni operativă și care să intervină pentru delimitarea crizelor și menținerea sub control a situației din Marea Neagră. Această forță de intervenție presupune:

-același tip de nave, cu caracteristici și sisteme de luptă similare;

-desfășurarea unui plan comun de pregătire (30 de zile pe an), cu 1 sau 2 exerciții care să aibă ca temă procedurile de menținere a păcii, ajutor umanitar și căutare-salvare;

-anual, prin rotație, comanda acestei grupări să fie asigurată de o echipă operativă pusă la dispoziție de Marina Militară a cărei unuia stat participant, iar legitimitatea intervenției să fie recunoscută de toate țările riverane Mării Negre;

-gruparea multinațională să ia, anual, parte la exercițiile „Parteneriat pentru Pace” ce au loc în Marea Neagră.

c. În ceea ce privește căutarea și salvarea, consider că zona de responsabilitate ar trebui să constituie o prioritate a unor acorduri comune. Pentru coordonarea unitară și eficientă a operațiunilor de salvare, în afară de aceasta, este necesară evaluarea oportunității instituirii imediate a unui centru de coordonare a operațiunilor de salvare în Marea Neagră, care să funcționeze permanent și a cărui structură organică să fie constituită din reprezentanții tuturor statelor riverane. Odată stabilit acest mecanism, toate Forțele Marinelor Militare ale statelor riverane trebuie să poată fi autorizate să intervină cu forțe specializate la căutarea și salvarea pe mare, pentru a acorda ajutor navelor și aeronavelor aflate în pericol sau naufragiate.

Legislația referitoare la operațiile de căutare și salvare în Marea Neagră ar trebui să constituie parte a unui Memorandum semnat de șefii de stat ai țărilor riverane. Orice țară trebuie să aibă responsabilitatea propriilor forțe de căutare-salvare.

Consider că, crearea unor astfel de structuri și metodologii naționale și multinaționale va face să se înregistreze progrese enorme în ce privește cooperarea maritimă și integrarea țărilor riverane într-un sistem viabil de securitate regională.

Astfel, cooperarea maritimă regională ar deveni un instrument eficient în interzicerea traficului ilicit și pentru consolidarea păcii și securității în regiune. Pentru democratizarea societății românești, toate aceste efecte vor conduce către nivele de standard internațional în ce privește viața și munca. Schimbările politice, economice și sociale, care se vor produce în orice țară riverană, vor da posibilitatea de a depăși divergențele care continuă să existe, încă, în zona Mării Negre. Este imperios necesar un nou sistem bazat pe cooperare și înțelegere reciprocă. Acestea sunt posibilități și bune intenții, în speranța că o bună cooperare maritimă regională poate deveni factorul cel mai important pentru stabilitatea și securitatea țărilor riverane Mării Negre.



După o manevră executată „ca la carte”, fregata „Amiral PETRE BĂRBUNEANU” (260) se desprinde de cheu și, la 6.25, în ziua de 11 mai, ieșe printre farurile ce străjuiesc intrarea în portul Constanța. Un splendid răsărit de soare aureolează marea liniștită ca o oglindă.

Pare că „marea noastră cea de toate zilele” „fraternizează” cu oamenii săi, cu marinarii, „promițându-le” condiții ideale pentru îndeplinirea misiunii lor. De îndată ce nava trece și printre „brațele” digurilor de larg, luând drum spre sud, echipajul - alături de care se află și șeful statului major al divizionului de fregate, împuțernicit la comanda acestuia, căpitan-comandorul **Romulus HÂLDAN**, împreună cu un grup de ofițeri de pe alte nave ale unității -, trece la executarea programului stabilit cu evidentă intenție de a folosi fiecare minut al acestei ieșiri, pentru atât de necesara instruire „pe viu”.

După cum afiăm de la conducătorul acestui marș de instrucție, planul ieșirii pe mare (11-12 mai) este foarte complex, inclusiv o gamă largă de obiective specifice. În esență, principalele teme ce vor fi abordate pe parcursul celor două zile ale ieșiri prevăd exerciții de căutare și atac al unui submarin, de respingere, cu artleria de la bord, a navelor mijlocii de suprafață, sprijinul vedetelor torpiloare, pe timpul lansării de torpile.

Scopurile urmărite sunt și ele la fel de complexe și diverse: calificarea comandanțului de navă pe timpul conducerii și executării misiunilor de foc, calificarea comandanților de unități și posturi de luptă pe timpul pregătirii și ducerii luptei cu armamentul și tehnica din dotare precum și susținerea examenului (proba practică) de admitere la comanda navei (tip fregată). De asemenea, între obiectivele incluse planului s-au mai aflat compensarea aparaturii de navigație și

determinarea datelor evolutive, în baza de viteză Tuzla, coordonarea și antrenarea echipajului în vederea participării la aplicația „Cooperative Partner '99”.

În rândurile ce urmează vom încerca să „punctăm”, doar, momentele „fierbinți” ale celor două zile petrecute pe mare, cu menținea că spațiul limitat ne obligă să lăsăm în anonimat atâtea alte minute și ore de antrenament asiduu, desfășurate metodice, cu înalt spirit profesional, de întregul echipaj, de fiecare dintre compartimentele ce-l alcătuiesc - navigație, mașini, artilerie, arme sub apă, transmisiuni etc.

Așadar, 11.05.1999 - ora 12.35. Suntem în larg, într-un raion situat la travers de Mangalia; „Alarmă de luptă!”. În câteva minute, la comandă se raportează „Unitatea de luptă nr. 2 la post!“ Artiștii, în frunte cu experimentații maiștri militari **Florin DOCAN**, **Dănuț LAMBĂ**, **Rodinel COMAN**, **Mugurel OLTEANU**, și-au ocupat posturile în viteză și ordine, cu dexteritatea oamenilor ce au deprinderi și reflexe temeinic formate.

Pentru un singur om, însă, momentul are o semnificație de excepție. El este chiar comandanțul unității de luptă, aspirant **Costinel CIOROIU**, care se află acum la debutul carierei sale - la „proba reală de foc... Relevment... Distanță la țintă...“

Ora 12.43 - „Foc!“ Tunul de 30 mm trage în rafale. Prin binoclu observăm clar proiectile ce cad exact pe țintă, învăluind-o în mici gheizer... Domnul căpitan-comandor **Romulus HÂLDAN**, lângă care mă alu, exclamă cu satisfacție: „Bravo Docan; dacă era o navă n-avea nici o sansă. Excelent debut, aspirant Cioroiu; Focul condus „la fix!“

Ora 12.54... Radiolocația raportează poziția țintei în raion. Sub mână sigură a comandanțului navei, locotenent-comandorul **Alexandru NAGHEL**, fregata manevreză rapid venind într-o poziție ideală de tragere. E rândul oamenilor de la tunul de 76 mm să-și dovedească pricoperea... „Foc!“ Tevile îngemăname din turela „lui 76“ expediază trei salve duble; două încadrează la scurtă distanță ținta, iar a treia vine exact pe ea ascunzând-o, pentru o clipă, privirii, sub gheizerile de apă stârnite de explozia proiectilelor.

Nava manevreză mereu sub cerul înalt al splendidei zile de mai; vizibilitate - 10 mile marine; marea - gradul 1-2. Conform planului, vin acum la proba de foc oamenii unității de luptă arme sub apă, comandanți și ei tot de un foarte Tânăr marin, coleg de promoție (1998) cu „artiștul” - aspirantul **Valentin VLAD**. Așadar, la bordul lui 260 „tânără gardă” vine puternic din urmă, în dublu debut la comanda a două importante compartimente. Și nu numai la bordul lui 260 ci și în cadrul divizionului, un prestigios reprezentant al „tinerei generații” este locotenentul **Aurel GHERGHINA** (șeful promoției 1994), în prezent specialist arme sub apă.

**Locotenent-colonel Costin CONSTANDACHE**

continuare în pag. 6



## marea noastră cea de toate zilele



Căpitan-comandor Alexandru NAGHEL

*urmare din pag. 5*

revenit în unitate după un recent stagiu desfășurat, cu succes, în Franță (ianuarie-martie 1999) la bordul modernei fregate „Georges Leygues”.

Pe „260” locotenentul **GHERGHINA** este acum membru al comisiei ce va acorda calificativul de rigoare pentru „debutul” mai Tânărului său coleg, aspirantul **Valentin VLAD**, la instruirea căruia, de altfel, a contribuit.

Următorul exercițiu este cel de căutare și atac al unui submarin semnalat într-un raion.

Vibratorul a fost lăsat la apă; viteza curentului - 4 metri/secundă. Nava a ocupat poziția pentru începerea exercițiului „atac asupra submarinului descoperit în raion, cu nava izolată”.

Ora 15.05: „Alarmă de luptă ! Atac de submarin cu torpile ! Atac de submarin cu provă !... Pregătiți bombă reactivă !... Atenție, Stop ! Relevment... Distanță... Timonier vino la drum zero !...”

Ora 15.13: „Bombe, atenție ! Foc !” Bombă reactivă tășnește din instalația babord și în scurt timp, departe, la provă tribord observăm impactul cu suprafața mării.

Atacul continuă asupra țintei descoperite, cu bombe de adâncime. Tânărul comandant al U.L.3 ordonă cu un impresionant (pentru un „débutant”, desigur) calm și siguranță: „...Cadența de lansare 4,5 secunde. Funda

prima! Funda a doua...” Comentarii ale comandanților: „Aspirantul **VLAD** dovedește că „știe carte”, și încăbine! Bun venit tinere, în familia marinariilor militari de profesie!”

Exercițiile își urmează cursul, respectând „grila” densă a programului, elaborată sub „deviza”: „Fiecare minut al ieșirii pe mare, folosit cu maximă eficiență”

În paralel, pe parcursul celor două zile, a funcționat la bord o adevărată „școală a comandanților” - finalizarea probei practice; fregata efectuează manevrele cele mai complexe - conducerea navei pe timpul executării misiunilor: manevre de ancorare; manevre de plecare de la ancoră etc. La comanda lui „260” se rulează „candidații” - comandanțul „titular”, apoi căpitan-comandorul **Constantin MOTOC** (căruia îi revine misiunea să comande ultima manevră - de ancorare - a zilei de 11 mai) și căpitanul **Iulian ZAMFIRESCU**. Cei trei comandanți, oameni cu experiență, de altfel, la comanda altor tipuri de navă, „rezolvă” cu promptitudine și siguranță „ecuațiile” propuse de o exigentă comisie coordonată de comandorul **Dorin DĂNILĂ**, șeful de stat major al Brigăzii de nave antisubmarin, și din care au făcut parte căpitan-comandorul **Romulus HÂLDAN** și locotenent-comandorul **Adrian IORDACHE**.

12 mai: Soarele abia a răsărit și pe orizontul limpede se distinge, venind în mare viteză, o formațiune de trei vedete torpiloare... Executăm, conform planului, sprijin pentru vedetele torpiloare; adică suntem posibila „țintă” a atacului cu torpile. O „țintă” care - aşa cum „hărțuiala” începută de ieri și continuată în toată dimineața zilei de azi, 12 mai, a dovedit-o - și-a „vândut scump pielea”, manevrând cu abilitate pentru a scăpa de torpile. Dar „inevitabilul” se produce... vedetele lansează; sijul torpilelor de exercițiu arată că „navă-țintă” e lovită. „Lovitura de grătie” - chiar pe cuplu maestru ! - o dă vedeta torpiloare 211... spre mândria comandanțului „victimei” - (fregata 260), locotenent-comandor **Alexandru NAGHEL**, fost comandant pe vedeta torpiloare 211, care acum se mândrește, pe drept cuvânt, cu ... fostul său echipaj.

Îată, aşadar, evocate, aici, doar câteva din momentele activității puse sub semnul eficienței și profesionalismului, desfășurate la bordul fregatei 260, pe parcursul zilelor de 11 și 12 mai, petrecute în mare.

**Parafrazând dictonul „Non multa sed multum”**

Pe drumul de întoarcere solicităm domnului căpitan-comandor **Romulus HÂLDAN** câteva păreri despre modul în care s-a desfășurat activitatea la bord, pe timpul acestei ieșiri pe mare. „După cum, desigur, ati

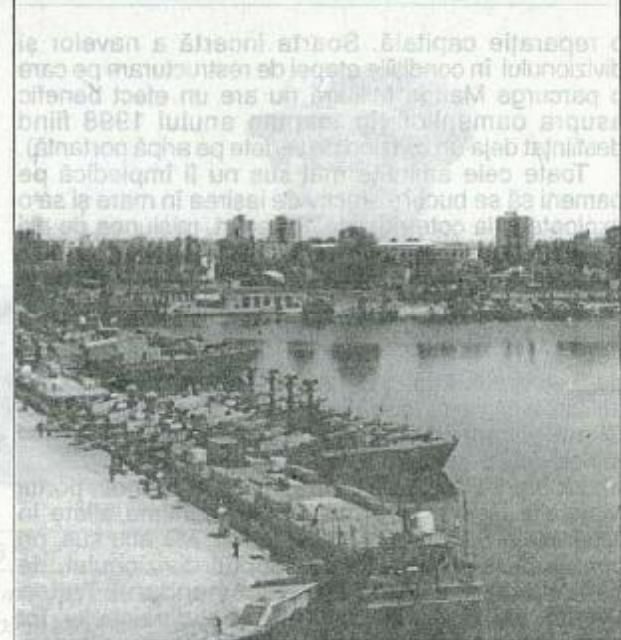
*continuare în pag. 9*

## VEDETE TORPILoARE ÎN MARE

### Realitatea cotidiană din viața unei tranziții nesfârșite

Portul militar Mangalia, 11 mai 1999, ora 7,30. Motoare pornite, efectuarea ultimelor verificări, slăbirea parămelor, ridicarea schelei pe cheu, ofițeri și maistri schimbând câteva cuvinte la plecare - aceasta este atmosfera care însoțește fiecare ieșire în mare a navelor. Primele cuvinte le-am schimbat cu căpitan-comandorul **Dumitru Burlacu**, comandantul Divizionului 93 Vedete Torpiloare, gata de plecare cu vedeta **Smeul** (202), bucuros de prezența unui reprezentant al presei militare la bord. Spre regretul său, însă, chemat de locotenent-comandorul **Iulian Bogasiu**, ofițerul cu relații publice de la brigadă, voi fi ambarcat pe o altă vedetă torpiloare, cu patru tuburi lansatorpile, de la celălalt divizion. De altfel, exercițiile pe care le-a desfășurat, timp de două zile, Brigada 29 Vedete Torpiloare de la Mangalia au inclus participarea unor nave din toate divizoanele, respectiv două vedete torpiloare „mari” și trei vedete „mici” (cu două tuburi lansatorpile), ultimele din divizionul căpitan-comandorului **Aurel Popa**, și au cuprins trageri reale de artillerie și lansări reale de torpile. În mare s-a aflat și „nava întâi”, fregata **Amiral Petre Bărboneanu** (260), dar care a avut, așa cum cititorii au fost deja informați, în paginile anterioare ale revistei noastre, și propriile misiuni de îndeplinit. O asemenea desfășurare de forțe a fost tratată cu toată atenția de reprezentanții mass-media din marina militară, la bordul celorlalte nave aflându-se și alți doi ziaristi.

Cum vedeta torpiloare cu care urmează să ies, **Trăsnetul** (211), pleacă abia peste două ore, am tot timpul să aflu mai multe detalii despre misiune și despre Divizionul 126 Vedete Torpiloare chiar de la comandantul acestuia, comandorul **Petrache Manolache**, „omul cu cea mai mare experiență de la vedete torpiloare” după cum mărturisește. Mislunea



Portul militar Mangalia

de azi este cuprinsă în planul de instrucție pe anul în curs cu mențiunea că trebuie să se execute cu trei nave și nu doar cu una. Cauza este aceeași necunoscută „austeritate”. După eforturi mari - și comandantul ține să sublinieze acest lucru - în luna aprilie s-a reușit o scurtă ieșire în mare, de două zile, cu două dintre vedetele divizionului. Dacă avem în vedere că aceasta a intervenit după o perioadă de nouă luni de stat la cheu, comentariile devin de prisos... Să ne amintim, totuși, că „vremurile bune” în care echipajele acestor nave înregistrau peste 60 de zile de ieșire în mare, sau peste 120 de ore de marș pe an, nu sunt chiar atât de îndepărtate. Acum, timpurile s-au schimbat (și nu în bine!), navele au îmbătrânit. Unele au peste 20 de ani vechime și nu s-a făcut nici

Bogdan DINU

continuare în pag. 8



Foto: Lt. cdor. Gheorghe SIMA



## marea noastră cea de toate zilele

urmare din pag. 7

o reparație capitală. Soarta incertă a navelor și divizionului în condițiile etapei de restructurare pe care o parurge Marina Militară nu are un efect benefic asupra oamenilor (în toamna anului 1998 fiind desființat deja un divizion de vedete pe aripă portantă).

Toate cele amintite mai sus nu îl împiedică pe oameni să se bucure efectiv de ieșirea în mare și să o exploateze la cote ridicate. Pe scurt, misiunea de azi a vedetei constă în simulară unui atac izolat cu torpila (lansarea reală va avea loc abia mâine) pe timp de zi asupra unei nave în miscare și tragerea de luptă de artillerie asupra unei liniște în derivă, cu instalația AK 230. La bord se află și „generația Tânără” reprezentată de 5 elevi din anul III de la Școala Militară de Maistri Militari a Marinei, sub comanda aspirantului **Cătălin Clinici** și care vor executa primele trageri reale din cariera lor.

La ora 10.10 dublăm farul de la ieșirea din portul Mangalia lăsând în urmă navele maritime aflate în reparări la Șantierul Naval Daewoo. Mă afflu sus, pe comandă, alături de comandanțul divizionului, de comandanțul navei, căpitan-comandorul **Traian Hudiță**, alți ofițeri din statul major al divizionului. Tot aici sunt și maistri militari principali **Alexandru Ghinea**, **Gheorghe Șeleverdeanu** (șeful de echipaj) și maistrul militar clasa a IV-a **Marius Clipici**, aflat pentru prima oară la timona navei. Impart spațiul strâmt cu militarul angajat **Marian Bonov**, observator-semnalizator; în interior, la hartă, se află secundul, locotenent **Valentin Toma** și locotenentul **Gabriel Duță**.

Odată ieșită în mare se aude comanda: „Trei ori 1200!” Mesajul, poate criptic pentru unii, se referă desigur la ridicarea turăției celor trei motoare. Vedeta face un salt înainte, curentul de aer se intensifică, de asemenea și fumul de la eșapamente. La tribord, pe marea liniiștită, ideală pentru astfel de exerciții, se zărește fregata 260, „ținta” noastră. În provă, de departe, vedeta 202 a început deja tragerile, norisorii de fum cenușiu marcând fiecare serie de proiectile.

Simularea exercițiului de lansare a torpilei mă surprinde la pupa, contemplând siajul lung al navei. Pe o vedetă, mai mult decât pe orice altă navă - în opinia mea desigur - simți contactul nemijlocit, puternic,



Pe puntea de comandă a vedetei torpiloare 211

cu marea. Vântul și curentul puternic de aer, fumul care devine încărcios, trepidările punții metalice, care par că se prelungesc în apa care „fierbe” la pupa descătușată de cele trei elice, toate formează un tablou pe care îl poți privi vreme îndelungată fără să te plăcăsești.

Mărireata vitezei transformă clocoțul apei într-un adevărat jet de lichid pulverizat care se unește abia după o distanță apreciabilă cu valurile pline de spumă fină „tăiate” mai înainte de etrava navei. Mai târziu am reusit să schimb câteva cuvinte cu „stăpânul” cailor putere, șeful mecanic, locotenentul **Augustin Vătălescu**. Venit din zgromotul de „Infern” din sala motoarelor, sunt nevoit să-i repet întrebările până mă poate înțelege. Din cauza motoarelor „îmbătrânește” azi nu s-a putut atinge viteza maximă. Lipsa pieselor de schimb și a unor reparații își spun, aici, cuvântul.

11.20. „Tintă navală! Pregătiți instalația pentru tragerel!“ Aflată la o distanță de 15 cabluri, ținta pentru trageri de artillerie, remorcată inițial în raion și ulterior lăsată în derivă, se leagănă ușor pe marea liniiștită. Momentele de tensiune premergătoare tragerii planează asupra oamenilor și navei, repede sfâșiate de zgromotul puternic al primelor rafale. Ele lovesc spectaculos, doar marea, stârnind gheizeră de apă sau se pierd în albastrul cerului. Deși instalația de radiolocație a „prins” corect ținta, tragerile cu tunurile de la provă și pupa au ratat. Mult mai precise au fost tragerile cu vizare directă. Rând pe rând au tras elevii de la Școala Militară de Maistri Militari a Marinei, „ciupind” ușor butonul de declanșare a focului, unii dintre ei cu rezultate bune. Emoțiile au fost aceleași și pentru aspirantul **Valentin Roșca**, comandanțul unitate de luptă artillerie și arme sub apă, care, deși este promovat 1998, s-a aflat la prima „probă de foc” pe nava. Vizarea și declanșarea manuală a focului presupune multă „măiestrie” din partea celui care o execută, având în vedere cadența mare de tragere a tunurilor.

Pe timpul marșului de întoarcere impresiile și senzările puternice legate de zgromotul și focul de la gura tevii lasă locul reflecțiilor cu un caracter general și, din nefericire, de multe ori cu un gust amar. Un reportaj din mare nu poate decât să surprindă, pe



Aspirant Valentin ROȘCA

# marea noastră cea de toate zilele

lângă frumusețea mării, trăirile - evident subiective - ale autorului și bucuria exercitării cu adevărat a profesiei sau emoțiile reale ale unor membri ai echipajului aflați la momente „cheie” ale debutului carierei, pentru prima oară la timonă sau la mecanismul de declanșare a focului. Calitatea oamenilor și buna lor pregătire profesională rămâne un factor important, dacă nu esențial. Totuși, în condițiile în care bugetul armatei, declarat de „austeritate”, a devenit de fapt unul de supraviețuire, comandanții de unități au ajuns să facă adevărate „scamatorii” ca să asigure combustibilul pentru astfel de ieșiri în mare.

Lipsa de fonduri și de echipament se manifestă în toate planurile, ajungându-se până acolo încât să se trimítă soldații în permisie în haine civile - dacă aceștia dispun de ele - în ideea de a nu se prejudicia imaginea armatei prin bocancii scâlciați sau uniformele ponosite și decolorate. Dar se pare că nu a fost luat în calcul și efectul invers, percepția pe care o are populația fată de acest lucru și pierderea de imagine pe care o înregistrează armata și Marina Militară în special, ajungându-se la întrebări Jenante puse de părinți sau bunici, de genul „Ce fel de armată faceți voi acolo?” Întrebarea nu se încadrează într-o mentalitate trecută ci în limitele unei logici sănătoase și a bunului simț, noțiuni care se pare că nu sunt luate în calcul la stabilirea bugetului instituției militare de către forurile legislative. Astfel de lucruri se întâmplă în condițiile în care - datorită săraciei - și la noi armata se pare că „a încetat să mai fie aventura de tinerețe, obligatoria școală a bărbăției și credinței, maximul acumulator și alimentator al sentimentelor patriotice” (cum, nu chiar lipsit de temei, scria un gazetar), dar nu a devenit, tot datorită resurselor financiare reduse, nici o armată formată numai din profesioniști.

Să sperăm - alături de oamenii echipajelor Marinei Militare - ca această situație dificilă să fie remediată, într-un viitor cât mai apropiat, astfel încât ostașul român, a cărui „profesiune de credință” este pregătirea temeinică pentru apărarea țării, să aibă la indemnă mijloacele necesare împlinirii nobilei sale datorii.



Aspirant Costinel CIOROIU

urmare din pag. 6

remarcat - ne spune domnia sa - programul foarte dens a fost conceput astfel încât să folosim cât mai eficient timpul petrecut în larg, mai ales că aceste ieșiri sunt aşa de rare. Pe scurt, tinând cont și de faptul că ultima ieșire în mare a navei a avut loc în noiembrie 1998, activitatea desfășurată acum merită calificativul „foarte bine”. În acest calificativ se regăsește nu numai abordarea integrală a programului foarte complex și diversificat de activități propuse ci, mai cu seamă, comportarea oamenilor bordului care au încercat și, cred eu, au reușit să suplimească, prin profesionalism și notabile eforturi, insuficiența antrenamentelor „pe viu”, în mare. Căci, prea rarele ieșiri constituie primul și cel mai mare neajuns de care ne lovim, în prezent, în munca noastră. Ca să enunțăm o axiomă a profesiei reamintim că marinăria se exercită și se exercează pe mare - nu la cheu și nici pe cheu.

În condițiile date, remarcabile sunt - cum spuneam - calitățile profesionale ale oamenilor - ai bordului, ca și ale colegilor lor ce au participat la activitate - ofițeri, specialiști, de pe alte nave ale divizionului sau din statul major al acestuia.

Am apreciat, în primul rând, tragerea cu tunul de 30 mm care a fost perfectă, tinând seama de specificul armei (tunul are o tragere rapidă și dacă nu e mânuit de un profesionist adevărat rîști să consumi muniția degeaba).

În al doilea rând apreciez activitatea - aparent mai puțin vizibilă, dar esențială - a mecanicilor conduși de șeful mecanic, locotenent Tânase ARAVA, care „au scos tot ce poate da nava în prezent și au readus-o la cheu, după două zile de maximă solicitare, în aceeași formă tehnică în care a ieșit. Iar acest fapt înseamnă - în condițiile date - foarte mult.

În al treilea rând, demnă de menționat și se pare comportarea aspiranților Valentin VLAD și Costinel CIOROIU care au susținut cu succes prima lor „probă de foc”.

Cât privește „școala comandanților” rezultatul era absolut previzibil, ea fiind de fapt actul final ce oficializează o realitate, tinând seama de performanțele „candidaților” care sunt oameni cu experiență în meserie și la comandă.

Sintetizând pot spune, referitor la activitatea desfășurată, că sunt tentat să parafrarez și să adaptez la prezentul nostru „bântuit” de tranziție, un celebru dicton latin: „Non multa sed multum” - „Nu multe ci mult”. Așadar, dacă nu sunt multe ieșiri încercăm să realizăm, în cele ce sunt, cât mai mult”.

# ORIENTĂRI ȘI TENDINȚE PRIVIND STRATEGIA GLOBALĂ ȘI SECURITATEA COLECTIVĂ. IMPORTANTĂA PUTERII MARITIME CA INSTRUMENT AL POLITICII DE SECURITATE

Evoluția actuală a conceptului apărării colective către acela al securității colective reprezintă o schimbare conceptuală esențială, dificil de realizat. Această evoluție a fost determinată și de perpetuarea conflictelor de natură etnică sau religioasă, fiind totodată conexe cu diferențele de potențial economic și demografic. A apărut, astfel, o strategie globală care, alături de factorul militar, atribuie importanță și factorului economic. În același timp, în mod paradoxal, asistăm la o clară și crescândă tendință de recurgere la intervenția militară, ca instrument al politicii de securitate colectivă.

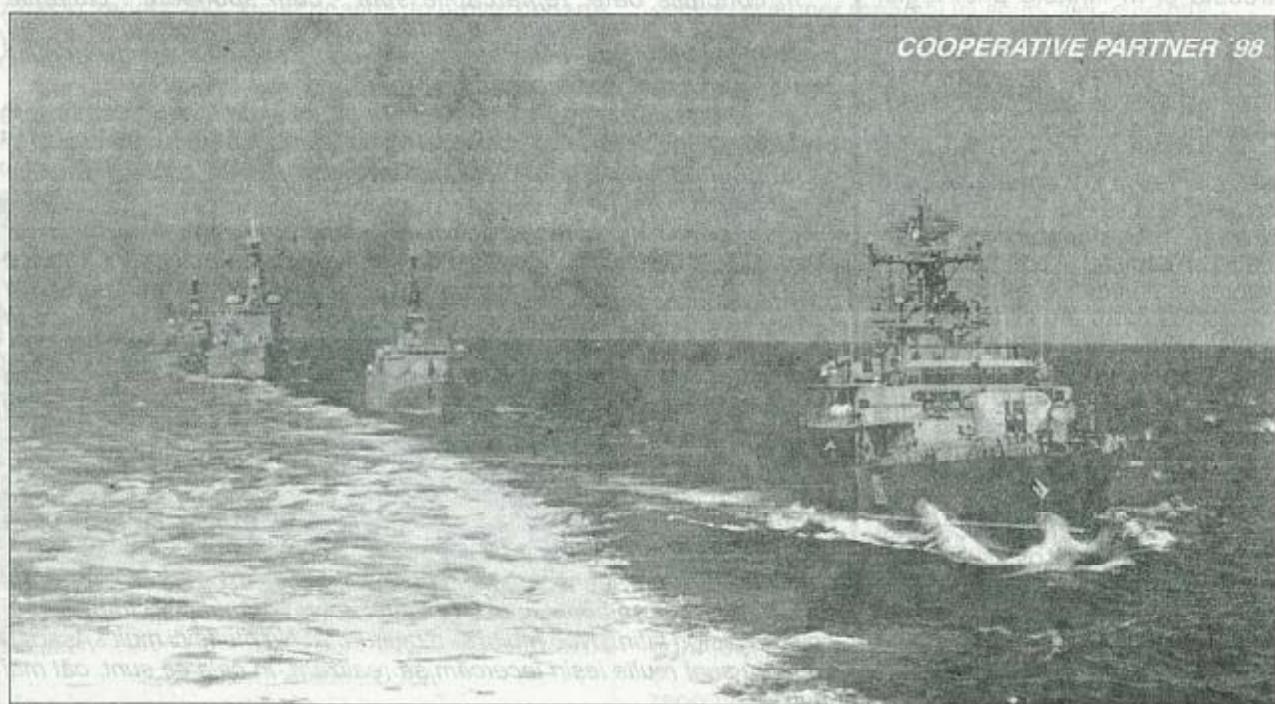
Deși organizația Națiunilor Unite este încă lipsită de capacitate decizionale la nivel politico-militar, cât și de forțe armate operative, se constată o creștere progresivă a implicării acesteia în operațiuni de menținere a păcii sau de răspuns la o agresiune, corespunzător cu o paralelă creștere a cererilor de intervenție cu forțe militare, chiar și în cazul acțiunilor umanitare. Intervenții umanitare sau de menținere a păcii au fost solicitate și altor foruri, îndeosebi în EUROPA (O.S.C.E.), dar dificultatea trecerii de la "bune intenții" la acțiuni concrete este evidentă. Un lucru este, însă, cert: intervențiile militare de o reală complexitate nu pot să nu aibă legătură cu țări mai dotate în ce privește capacitatele operative, mai influente în plan politic și mai dezvoltate din punct de vedere economic, așa cum sunt S.U.A. și țările Europei occidentale care

pot, printre altele, să se prevaleze de foruri și structuri organizatorice și de comandă cum sunt NATO și, cu unele limite, U.E.O.

NATO se confruntă, în prezent, cu schimbări institutionale și încearcă, în special în EUROPA, să creeze noi forme de cooperare, ce includ dimensiunea militară în problema securității, cu schimbări importante ale orientărilor strategice și a structurii forțelor. Crearea forțelor de reacție rapidă sau imediată, perceperea diferită a termenului de "out of area" și trecerea de la nuclear la conventional pe scara priorităților strategice reprezintă indici clari ai evoluției către forme de interventionism activ, cu toate dificultățile pe care le comportă această schimbare. Este vorba, în realitate, despre trecerea de la o "strategie a descurajării" (chiar dacă aceasta își menține într-un fel valabilitatea) la o "strategie a acțiunii" și aceasta comportă chiar o schimbare de mentalitate și de atitudini, nu numai de perspective.

Din unele puncte de vedere, o astfel de evoluție întăreste conceptul strategiei maritime a Alianței Nord-Atlantice, deja consolidat, pentru faptul că economiile statelor occidentale își sprijină, din timpuri imemorabile, prosperitatea și dezvoltarea pe folosirea liberă a mării. Totodată, pentru intervenții "out of area", de regulă, pe mare tranzitează cea mai mare parte a forțelor și echipamentelor necesare. Capacitatea de a controla spațiul maritim rămâne, deci, factorul strategic de primă

COOPERATIVE PARTNER '98



## *Portul militar Constanța*



importanță, chiar dacă, în prezent, asistăm la o reducere a nivelului și la schimbarea tipologiei posibilelor amenințări.

Elementul nou ce se adaugă, însă, acestei strategii constante -adică intenția de a considera forțele navale ca "braț operativ" pentru intervenții de menținere a păcii ce necesită întrebunțarea mijloacelor militare - comportă, în mod necesar, o reevaluare a criteriilor privind compunerea, pregătirea și folosirea acestor forțe.

Numerosele operații multinaționale, în care au actionat forțe navale aliate, fie în formă integrată, sub pavilion NATO sau UEO, fie în formă coordonată, sub egida ONU, au scos în evidență caracteristici pozitive reale: mobilitate; flexibilitate; grad ridicat de autonomie logistică; adaptabilitate la misiuni diferite sau la implicări de nivel diferit; promptitudine în reacție.

Forțele navale au arătat, în mod indubitat, că sunt cele mai apte să exercite un sprijin flexibil, continuu și prelungit, pe timpul acțiunilor politico-diplomatice și al gestionării crizelor.

Capabile să acționeze la mare distanță, fără constrângeri impuse de granițele naționale sau de limitele controlului armamentelor, forțele navale, în mod frecvent, sunt primele forțe ce acționează în zonele de criză. Flexibilitatea acestora, rezistența și capacitatea de a menține echilibrul le fac participante ideale în primele momente ale declanșării crizelor. O flotă poate fi, de aceea, un instrument al politicii externe, vizibil la exterior, prezența sa exercitând deseori o influență mult mai convingătoare în comparație cu mărimea și costurile elementelor sale componente.

Totuși, pentru a putea face mai eficientă funcția de gestionare a crizelor e nevoie de a dezvolta și întări capacitatea flotelor de a interacționa cu uscatul. Nu mai este suficient să se acționeze cu eficiență doar "pe mare"; este nevoie să se dispună, totodată, și de capacitați concrete pentru a fi în măsură să acționezi și "dinspre mare". O revizuire a strategiei într-o asemenea direcție este de actualitate, spre exemplu, în Marina S.U.A., care, de altfel, mai mult decât alte puteri militare, are capacitatea de a interacționa cu

uscatul prin forme destul de consistente ale "proiectării puterii pe mare" și "dinspre mare".

Puterea maritimă a unui stat nu trebuie confundată cu Marina Militară, dar cel mai important element, componenta de bază, cea care asigură proiecția vectorului puterii maritime, o constituie **forțele maritime militare**, singurele în măsură să asigure supremăția locală sau temporară, pe mare.

Forțele maritime militare au reprezentat, în totdeauna, simbolul și suportul **puterii maritime**, garantul folosirii libere a mării, în primul rând, în scopuri economice. Efortul economico-financiar cerut de necesitatea creării și menținerii în stare operatională a unor forțe maritime militare este susținut de o serie de argumente de actualitate ca de exemplu:

- mările și oceanele au devenit spațiul privilegiat de manifestare a intereselor zonale și a diplomației navale, dar și de control al situațiilor de criză;

- a crescut considerabil importanța economică și strategică-militară a mediului acvatic și, direct proporțional, amplierea intereselor privind securitatea națională pe mări și fluvii;

- capacitatea forțelor navale de a participa la gestionarea crizelor apărute în diferite zone geografice, determinată de posibilitatea acestora de a exercita o prezență non-belligerantă timp îndelungat, cu efecte deosebite în planul descurajării militare;

- marea diversitate a genurilor de forțe din componența unei forțe navale (nave de suprafață, submarine, aviație maritimă, infanterie marină, scafandri de luptă, forțe speciale etc.) permite desfășurarea unor operații militare pe teatre întinse. În perioade de timp îndelungate, pentru realizarea unor scopuri strategice sau operative;

- posibilitatea trecerii rapide de la starea de pace la starea de război și de realizare a surprinderii strategice.

Menținerea, și în viitor, a importanței forțelor maritime militare este demonstrată, actualmente, și de tratamentul privilegiat de care se bucură în cadrul convențiilor de reducere a arsenalelor militare.

**Comandor Marius VELCEA**

# „PE RADAR“ – FLOTA JAPONEZĂ

După încheierea celui de-al doilea război mondial Japonia a avut interdicție de a desfășura mijloace militare navale în afara apelor teritoriale dar, în ciuda protestelor, guvernul a insistat să precizeze că interdicția nu se referă la măsuri de instrucție. **Forța Japoneză de Autoapărare Maritimă** a desfășurat prima grupare navală în afara apelor teritoriale în 1958, când au fost trimise 4 distrugătoare în insulele Midway și Hawaii. Nava-amiral era distrugătorul de 1.700 tone **Harukaze**, prima navă de război construită de Japonia după 1945. Deplasările au continuat anual în Hawaii, apoi în SUA, Canada și Mexic. Din 1965 destinațiile erau și Egipt, Thailanda, Turcia, America de Sud, la care se adăugă, din 1970, Kenya și Mozambic.

Protestele privind aceste destăruri de nave militare au scăzut cu timpul în intensitate, astfel încât Japonia a trecut la consolidarea flotei. În 1971 au fost achiziționate 38 de distrugătoare și fregate precum și un mare număr de nave logistice. Aviația maritimă era compusă din 180 de avioane de patrulare și antisubmarin. Începând cu anul 1970 a crescut îngrijorarea privind apărarea liniilor maritime de comuniicații japoneze, demersurile diplomatici fiind dirigate în această direcție. În urma tratativelor din 1980 cu guvernul SUA s-a convenit ca, începând cu anul următor, Japonia să-și asume responsabilitatea apărării maritime pe o rază de 1.000 Mm. Această hotărâre a devenit efectivă în anul 1983 când a fost demarat un amplu program de modernizare. Planurile preve-



Avion de patrulare maritimă P-3C ORION

deau achiziționarea de noi unități navale, îmbunătățirea celor existente precum și adaptarea rachetelor navale **Harpoon**, **Sea Sparrow** și a sistemelor integrate de armament naval. Au fost cumpărate, de asemenea, 40 de avioane de patrulare și supraveghere maritimă **P-3C Orion**. Pentru flota de suprafață se preconizează achiziționarea de noi clase de nave mari precum și modernizarea celor existente prin adaptarea rachetelor **Harpoon**, **Sea Sparrow** și a sistemelor centralizate de conducere a focului.

Odată cu scăderea amenințărilor sovietice, Japonia și-a dezvoltat posibilitățile de acțiune maritimă la distanțe mari, un pas important în această direcție fiind construirea distrugătoarelor **AEGIS** din clasa **Kongou**, în anul 1990, devenind singura țară, cu excepția S.U.A., care exploatează astfel de distrugătoare.

La sfârșitul războiului din Golful Persic (1990-1991), Japonia a desfășurat o flotilă de dragoare

maritime și două nave logistice în zonă. Această grupare navală a fost autorizată să asigure carburanți-lubrifianti, apă și provizii pentru forțele coalizoane. Din anul 1995 marina japoneză a început să opereze în Cambodgia, Mozambic și Zair, continuând un amplu proces de modernizare.

## Structura, compunerea și dislocarea flotei militare

**Forța Japoneză de Autoapărare Maritimă** este încadrată în prezent de 44.000 de oameni, dintre care 12.000 în serviciul aviației navale.

**Flota de suprafață** are o dezvoltare impresionantă, fiind compusă din **41 distrugătoare și 16 fregate**, 65% dintre acestea intrate în serviciu după anul 1984. În paralel cu noile construcții navale sunt urmărite și programele de modernizare a mijloacelor aflate deja în serviciu, în special pe linia armamentului și senzorilor. Toate distrugătoarele și jumătate dintre fregate sunt armate cu rachetele navă-navă **Harpoon**. Pentru apărarea antiaeriană distrugătoarele dispun de rachete **Standard** sau **Sea Sparrow**, însă numai 8 fregate pot folosi sistemul antiaerian **Phalanx**, de 20 mm. Capacitatea de luptă antisubmarină a mijloacelor de suprafață este bună, având în vedere standardele regionale. Forța de suprafață este formată din 4 flotile cu bazele la Kure, Yokosuka, Sasebo și Maizuru, celelalte elemente ale flotei fiind dislocate în 5 districte regionale.



Distrugător din clasa KONGOU

# FLOTA IUGOSLAVĂ „PE RADAR“

Cu toate că infrastructura și mijloacele navale au fost divizate în urma separării republicilor foste componente ale federației iugoslave, Marina Militară Federală (Serbia și Muntenegru) este în prezent operativă în proporție de 80%.

**Floata militară are următoarea organizare:** 1 divizion de fregate, 2 divizioane submarine, 1 divizion vedete purtătoare de rachete, 2 divizioane vedete torpiloare, 1 divizion drăgoare maritime, 2 divizioane dragoare fluviale, 1 mare unitate de desant, 2 brigăzi infanterie marină, 1 divizion elicoptere antisubmarin și 1 brigadă de aviație maritimă.

**Forțele navale sunt compuse din** 4 fregate (2 din clasa **Koni**, transferate de la foata URSS, în 1980 și 2 din clasa **Kotor**, construite în țară, sub licență),

**Submarinele** sunt organizate în două flotile, cu bazele la Kure și Yokosuka: 2 diesel-electrice din clasa **Oyashio** (încă 3 din această clasă sunt în construcție și urmează să intre în serviciu în 2002), 7 din clasa **Harushio** și 8 din clasa **Yuushio**. Toate submarinele sunt armate cu rachete Harpoon și torpile de producție japoneză tip 89 (533 mm).

**Mijloacele de transport amfibii** (desant) sunt reduse, fiind compuse din 5 nave cu deplasamente sub 2.000 de tone, 15 nave de debarcare și 2 pe pernă de aer. În martie 1998 a intrat în serviciu prima dintre cele două planificate nave de desant din clasa **Osumi**, cu un deplasament de 8.900 tone.

**Navele de patrulare costieră** sunt foarte slab reprezentate (3 vedete purtătoare de rachete, pe aripă portantă și 3 vedete de patrulare costieră), în comparație cu mijloacele navale anti-mină care sunt compuse din 32 de nave, majoritatea noi, din clasa **Sugashima**.

Pentru **suport logistic** sunt în serviciu 23 de nave, dar numai 4 dintre acestea pot asigura realimentarea pe mare. Există programe de dezvoltare a acestor nave, în concordanță cu ambiciole flotei militare de a-și mări raza de acțiune.

10 submarine din clasele **Hero**, **Sava**, **Una**, **Mala**, **Heroj**, **Sutjeska**), 12 nave de patrulare rapidă (10 din clasa **Kobra**, 1 din clasa **Mornar** și 1 din clasa **Uđarnik**), 15 vedete purtătoare de rachete (5 din clasa **Rade Koncar**, 10 din clasa **OSA-1**), 15 vedete torpiloare din clasa **Shershen**, 17 vedete de patrulare (10 din clasa **Mirna**, 7 din clasa **Type 131**), 11 vedete de patrulare fluviale, 1 puiitor de mine din clasa **Silba**, 4 drăgoare mari, 9-10 drăgoare mici, 8-16 drăgoare fluviale, 18-25 nave de desant tip **LCT**, 35 vedete de debarcare tip **LCU** și **LCUP**.

**Apărarea de coastă** este asigurată de baterii de tururi calibrele 85, 88, 120, 130 și 152 mm, dispuse în zonele bazelor navale și baterii de rachete antinavă tip **SS-C-3**, **Shaddock**, **SS-N-2B Styx**.

**Aviația navală** este o forță substanțială, fiind formată din aproximativ 100 de avioane P-3, cu rază lungă de acțiune, având posibilități de luptă antisubmarin și război electronic.

## Imaginea viitorului

A devenit din ce în ce mai evident faptul că S.U.A. nu își mai poate asuma singure responsabilitatea stabilității regionale, rolul statelor din zonă devenind tot mai important.

În urma testărilor făcute de Coreea de Nord, în luna august 1998, a rachetelor cu rază medie de acțiune tip **Taepodong-1**, a fost demonstrată capacitatea acestora de a traversa Marea Japoniei și teritoriul japonez. Această nouă amenințare a provocat noi îngrijorări care au dus la dezvoltarea unor programe comune americanojaponeze pentru construirea unei baze pe mare pentru apărarea împotriva rachetelor balistice. Dacă acest proiect se va dezvolta în ritmul actual, prima bază cu această destinație va funcționa în anul 2001.

Viiitorul securității maritime japoneze nu este foarte sigur în momentul de față deoarece va depinde în mod decisiv de alianțele inter și intra naționale care se vor crea pentru apărarea și promovarea intereselor în regiune. Fostul

**Aviația navală** este formată dintr-un divizion de elioptere antisubmarin tipurile KA-25 **Hormone** și KA-28 **Helex**, o escadrilă de elioptere de legătură și transport tipurile MI-8 și Soko SA-341 **Gazelle**, o brigadă de aviație maritimă compusă din 20 avioane RJ-1 **Jastreb**, 11 avioane de cercetare RT-33, 24 avioane de vânătoare-interceptare **MIG-21**, 18 avioane de vânătoare-bombardament **Jastreb/Orao-B** și 4 hidroavioane CL-215 de producție canadiană.

**Bazele maritime principale** sunt situate la Kumbor, unde se află și Comandamentul Flotei Maritime Militare, Tivat și Boka Kotorska.

Sursa: Jane's Fighting Ships



prim-ministru japonez **Yasuhiro Nakasone** a afirmat, la un moment dat, că diferența dintre percepția occidentală și cea asiatică privind securitatea poate fi comparată cu diferența dintre un tablou european și unul japonez. Într-un tablou european sunt introduse toate detaliile în timp ce în unul japonez sunt multe spații goale, care permit dezvoltarea imaginăției și stimularea puterii de percepție a observatorului.

Sinteză a articolului „A Japanese navy in all but name“  
Jane's Navy International  
(aprilie 1999)

Traducerea și adaptarea  
**Căpitan Costel SUSANU**



## PREZENȚA MILITARĂ NAVALĂ ÎN ADRIATICA

Prestigioasa revistă *Jane's Navy International* a publicat, recent (în numărul pe luna mai din anul acesta), pe prima pagină, la rubrica *Semnale*, un scurt articol intitulat „*Navele și submarinele NATO ajută Kosovo*” (asupra titlului și tonului articolului respectiv nu facem nici un comentariu, lăsându-i pe cititori să se pronunțe singuri). Având în vedere actualitatea și utilitatea informațiilor din acest material îl reproducem, parțial, în rândurile de mai jos.

În momentul redactării acestui articol (14 aprilie), 30 de nave și submarine participau la atacurile NATO împotriva Iugosloviei, atât în Serbia cât și în Kosovo. Mai multe nave erau pe drum, respectiv portavionul britanic HMS *Invincible*, distrugătorul (Type 42) HMS *Newcastle* și nava de reaprovisionare a flotei RFA *Fort Austin*, direcționate către Adriatica în loc de reîntoarcerea lor în Marea Britanie după îndeplinirea misiunilor în Golful Oregan (Type 23), HMS *Somerset*, acționează deja sub comanda portavionului francez *Foch* și o altă fregată, HMS *Grafton*, a părăsit portul Portsmouth din Marea Britanie, la jumătatea lunii aprilie, cu destinația Adriatica. U.S.Navy a trimis portavionul USS *Theodore Roosevelt* (CVN 71) din clasa Nimitz împreună cu escorta sa pentru a se alătura forțelor existente.

Marina Militară a Rusiei a deplasat, pe 2 aprilie, o navă pentru strângerea de informații (navă-spion) din clasa Moma (Tip 861 M) de la Sevastopol în Mediterana unde, conform celor afirmate de ministrul rus al apărării, Igor Sergheiev, va aduna informații cu privire la conflictul din Kosovo. Oficialii ai Ministerului Apărării din Rusia au declarat că nici una din informațiile adunate de această navă nu va fi împărtășită Belgradului.

Jane's Navy International apreciază (pentru data de 12 aprilie) că navele care au fost și sunt implicate, sau se află pe drum pentru a se alătura forțelor NATO din Adriatica, sunt următoarele:

### Portavioane

Franța: Clasa Clemenceau  
*Foch* (CVR 99)  
S.U.A.: Clasa Nimitz  
USS *Theodore Roosevelt* (CVN 71)  
Marea Britanie: Clasa Invincible  
HMS *Invincible* (R 05)

### Crucișătoare purtătoare de rachete

S.U.A.: Clasa Ticonderoga (Aegis)  
USS *Leyte Gulf* (CG 55)  
USS *Philippine Sea* (CG 58)  
USS *Vella Gulf* (CG 72)

### Distrugătoare

S.U.A.: Distrugătoare purtătoare de rachete clasa Arleigh Burke  
USS *Gonzales* (DDG 66)  
USS *Ross* (DDG 71)  
USS *Stout* (DDG 55)

HMS *Splendid*



Franța: clasa Cassard

*Cassard* (D 614)

Grecia: Clasa Kimon

*HS Kimon* (D 218)

Marea Britanie: Clasa Type 42 (DDG)

HMS *Newcastle* (D 87)

Statele Unite: Clasa Spruance (DD/DDG)

USS *Nicholson* (DD 982)

USS *Thorn* (DD 983)

### Fregate

Germania: Clasa Bremen

FGS *Rheinland Pfalz* (F 209)

Italia: Clasa Maestrale

ITS *Zeffiro* (F 577)

Olanda: Clasa Kortenaer

HNMS *Bloys van Treslong* (F 824)

Spania: Clasa Santa Maria

SPS *Nimancia* (F 33)

Turcia: Clasa Tepe

TCG *Muavenet* (F 250)

Marea Britanie: Clasa Duke (Type 23)

HMS *Iron Duke* (F 234)

HMS *Somerset* (F 82)

### Submarine de atac

Marea Britanie: Clasa Swiftsure

HMS *Splendid* (S 106)

S.U.A.: Clasa Los Angeles

USS *Albuquerque* (SSN 706)

USS *Miami* (SSN 755)

USS *Norfolk* (SSN 714)

Franta: Submarinul nuclear de atac *Amethyste* (aceasta din urmă conform revistei Cols Bleus, 10 aprilie 1999, n.r.)

### Nave de luptă împotriva minelor

S.U.A.: Clasa Avenger (MCM)

USS *Avenger* (MCM 1)

USS *Champion* (MCM 4)

USS *Devastator* (MCM 6)

USS *Scout* (MCM 8)

### Nava de comandament a Flotei a 6-a

USS *LaSalle* (AGF 3)

### Nave de asalt amfibiu multifuncționale

S.U.A.: Clasa Tarawa

USS *Nassau* (LHA 4)

### Nave de transport amfibii

S.U.A.: Clasa Austin

USS *Nashville* (LPD 13)

### Nave de debarcare

S.U.A.: Clasa Anchorage

USS *Pensacola* (LSD 38)

### Petroliere/nave de aprovizionare cu muniții

Marea Britanie: Clasa Fort Grange

RFA *Fort Austin* (A 386)

USS *Arctic* (AOE 8)

USS *Monongahela* (AO 178)

### Nava de salvare

S.U.A.: Clasa Safeguard

USS *Grapple* (ARS 53)

Bogdan DINU



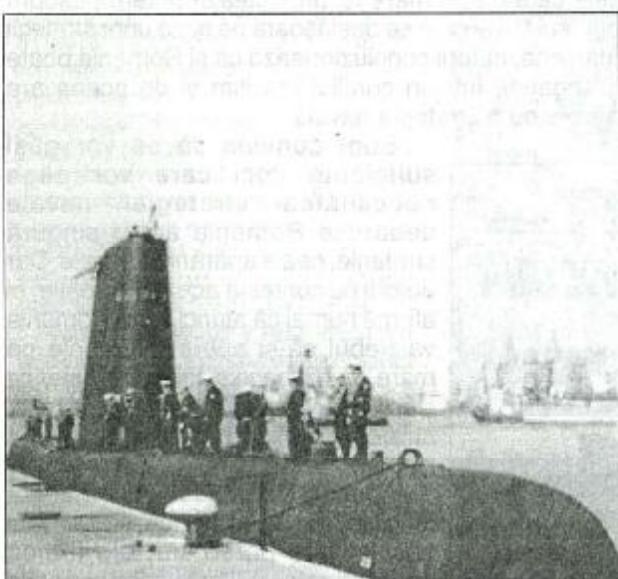
# OASPEȚI AI MARINEI MILITARE

## GRUPARE NAVALĂ TURCĂ

În perioada 23-26 aprilie, portul Constanța a primit vizita fregatelor **KARADENİZ** (F-255), comandată de căpitan-comandorul **Arif Tekindur**, **AKDENİZ** (F-257), comandată de căpitan-comandorul **Mehmet Kirtaș** și a submarinului **ULUCALIREIS** (S-338), comandat de locotenent-comandorul **Tankut Ambarci**, aparținând Marinei Militare a Republicii Turcia.



Fregatele au deplasamentul de 4.260 tone, lungimea - 134 m, lățimea - 14,3 m, pescajul - 8 m și câte un echipaj format din 24 ofițeri, 145 subofițeri și 114 marinari.



Submarinul are deplasamentul de 1.848 tone, lungimea - 93,2 m, lățimea - 8,2 m, pescajul - 5,2 m și un echipaj format din 8 ofițeri, 47 subofițeri și 28 marinari.

Programul vizitei a inclus primiri la Statul Major al Marinei Militare, Prefectura, Primăria și Consiliul



Județean Constanța, depunerea unei coroane de flori la Monumentul Eroilor din Cimitirul Central, activități culturale și sportive.

La plecarea din portul Constanța gruparea de nave a executat un exercițiu PASSEX cu o fregată românească.

## AVISO „COMMANDANT DUCUING“

În perioada 14-18 mai, nava militară franceză **COMMANDANT DUCUING** a făcut o escală în portul Constanța.

Nava are deplasamentul de 1.350 tone, lungimea - 80 m, lățimea - 10 m, viteza - 23 Nd și autonomia de 4.500 Mm, la viteza de 15 Nd. Este armată cu 4 rachete navă-navă EXOCET, un tun de 100 mm, 2 tunuri de 20 mm, 4 mitraliere de 12,7 mm, 4 torpile antisubmarin, un lansator de rachete de 375 mm, 4 rachete antiaeriene MISTRAL. Propulsia este asigurată de 2 motoare turbo-diesel de 6.000 CP fiecare, iar energia prin 3 alternatoare diesel de 320 kW fiecare.

Căpitan-comandorul **Jean Soun** este comandanțul navei și al echipajului format din 8 ofițeri, 53 subofițeri, 31 maștri militari și marinari.

Programul vizitei a inclus primiri oficiale la Statul Major al Marinei Militare, Prefectura, Primăria și Consiliul Județean Constanța, depunerea unei coroane de flori la monumentul eroilor din Cimitirul Central precum și vizite la Baza Navală Mangalia, Centrul de Scafandri, Muzeul Marinei Române și Academia Navală „Mircea cel Bătrân“.

La plecarea din portul Constanța nava franceză a executat un exercițiu tip PASSEX cu o fregată românească.

Locotenent-comandor Petrică IVAN



## NOTE DE LECTOR

Prima parte a acestui an a fost marcată de o apariție editorială deosebită, intitulată „Puterea maritimă și diplomația navală”. Cititorul ia cunoștință cu o carte care de mult trebuia scrisă și în care sunt prezentate probleme teoretice deosebit de importante pentru activitatea maritimă a statului român.

Mai întâi să vedem cine sunt autorii acestei opere de referință în gândirea maritimă și navală românească. În primul rând, cei doi amirali aflați în fruntea Marinei Militare și Marinei Grăniceri, respectiv viceamiral **Traian Atanasiu** și contraamiral **Anatolie Zemba**, un marin care acum se află în diplomație, comandorul **Cornel Mihai** și doi dascăli universitari, comandorii **Vasile Grad** și **Gheorghe Marin** (la puțin timp după apariția cărții, comandorul (r) prof. univ. dr. **Vasile Grad**, prin decret prezidențial, a fost avansat la gradul de contraamiral (r), n.n.). Faptul că toți sunt doctori sau doctoranzi în științe militare, deci au activitate de cercetare științifică în domeniu, ne dă garanția asupra valorii acestei cărți.

Pentru mine este o onoare deosebită de a face, în paginile revistei „MARINA ROMÂNĂ”, o scurtă prezentare a acestei lucrări, încercând să arăt de ce este valoroasă și importantă.

Această carte este importantă în primul rând pentru că ea există. Pentru prima oară într-o publicație militară românească se enunță concepte care niciodată nu au apărut în paginile revistelor noastre de teorie militară, în lucrări de autor, ca să nu mai vorbim de regulamentele militare. Consider că, în principal, aceste concepte sunt:

- România este o putere maritimă;
- România are nevoie de o strategie pentru a-și apăra interesele maritime și pe care autorii o denumesc strategie navală;
- Flota de război a României trebuie să fie un instrument util al diplomației pentru a-i apăra interesele în toate spațiile maritime;
- Cetățenilor României trebuie să li se cultive o „cunoștință maritimă” pentru a ști că siguranța și prospetimea lor depinde și de activitățile de pe mare.

Ofițerul de marină va găsi în această carte multe noțiuni despre care a învățat foarte puțin în școlile pe care le-a urmat, deoarece problemele maritime nu erau tratate plecând de la postulatul că România este o putere maritimă. În această direcție autorii se situează pe o poziție modernă, considerând că puterea maritimă înglobează toate domeniile de activitate pe care o națiune le desfășoară pe mare și apreciază că aceasta este mai mare sau mai mică în funcție de dimensiunea intereselor maritime și nu de mărimea și de poziția

geografică a statelor. Cititorii vor găsi suficiente date despre resursele și elementele puterii maritime în general și cu specific la România, cât și o serioasă analiză a puterii noastre maritime în noul context geopolitic din Marea Neagră.

Esența esenței acestei cărți, după opinia mea, constă în acela că ea lansează, pentru prima oară, afirmația că România, ca putere maritimă, trebuie să posede o strategie navală, situație pe care eu o apreciez ca o revoluție în gândirea militară românească.

Făcând o analiză a modului cum se rezolvă, în prezent, litigiile dintre state, când sunt din ce în ce mai puține confruntările pe uscat în schimb s-au amplificat cele care de pe mare își proiectează puterea asupra oricărei țări și care se desfășoară pe baza unor strategii maritime, autorii concluzionează că și România poate fi angajată într-un conflict maritim și de aceea are nevoie de o strategie navală.

Sunt convins că se vor găsi suficiente voci care vor nega necesitatea strategiei navale deoarece România are o singură strategie, cea a apărării naționale. Dar autorii nu contestă această situație, ei afirmă numai că atunci când România va trebui să-și apere interesele pe mare, cu mijloace politice, diplomatice și militare, și va acționa în acest scop, strategia aplicată atunci va fi una navală.

Această carte este un început fericit și am speranță că se vor mai găsi și alte persoane, din lumea academică și militară, care vor scrie despre puterea maritimă și strategia ei de aplicare, acum când lumea devine din ce în ce mai dependentă de resursele mării și România trebuie să albă forță teoretică și materială pentru a beneficia din plin de bogățile mării.

Nefiind pregătit în domeniile politicii externe și al diplomației navale, subiecte tratate pe larg în carte, nu pot exprima un punct de vedere, dar le-am citit cu interes și cred că este necesar să fie cunoscute de căt mai multe persoane din rândul celor care au dreptul la decizii politico-strategice.

Felicit autorii, în principal pentru curajul de a aborda un subiect pe care cei cu o slabă educație maritimă îl resping, că și pentru primul pas făcut în acest domeniu. Urmează ca toți cei care au responsabilități maritime, militari și civili, să militeze pentru ca în documentele importante ale statului **STRATEGIA NAVALĂ** să devină concepția oficială pe baza căreia trebuie să se acționeze când interesele maritime ale României trebuie apărate.

Se spune că, în timp, rămân doar două lucruri: construcțiile din piatră și cărțile bine scrise. Această carte precis va rezista timpului.

**Viceamiral (r) Constantin IORDACHE**

# PROFEȚIUNEA MEA - ȘTIINȚĂ

Prințul personalitățile științifice de marcă ale Armatei Române se numără, în mod indubitat, și un ofițer care, până nu demult, purta uniforma albastră de marină - contraamiral (r) Vasile GRAD.

Permanent în vîrvă, manifestând o agilitate fizică și intelectuală remarcabilă prin modul deschis de abordare a problemelor, gata să ofere o soluție într-o problemă sau altă, domnia sa devine rapid un interlocutor agreabil și agreabil. Domeniilor preferate - ȘTIINȚĂ, tehnica militară de vâră și informatică - le-a dedicat întreaga-i activitate profesională.

La rugămintea noastră, primul doctor în științe din perioada postbelică, purtând uniforma ofițerilor de marină, domnul contraamiral (r) prof. univ. dr. VASILE GRAD, care ne-a onorat cu prezența la redacția revistei MARINA ROMÂNĂ, a făcut o succintă rememorare a studiilor și a peste patru decenii de activitate profesională.

Născut la 28 februarie 1932, în comuna Iapa-județul Sălaj, a absolvit liceul „ANDREI MUŞEŞANU” din Dej, în anul 1952;

- între 1952-1956 a urmat Școala Militară Superioră de Marină din Constanța, iar între ani 1956-1959, Academia Militară de Marină de Construcții Nave și Armament din Leningrad (fosta URSS).

- între anii 1961-1962, 1967-1968, 1973-1974 și 1975 a urmat cursuri postacademice de specializare în tehnica rachetelor, domeniul ciberneticii și informaticii militare;

- între anii 1978-1981 a fost doctorand, iar în anul 1981 a devenit doctor în științe militare.

Relevând activitatea profesională a domnului contraamiral (r) Vasile Grad se poate ușor constata, deși nu le afișează în mod ostentativ, că domnia sa are serioase motive de satisfacție. Apetența sa pentru studiu, analiză și sinteză nu i-a orientat cariera spre puntea navelor ci spre laboratoare și săli de cursuri, activitatea didactică și cea de cercetare marcadu-i, practic, întreaga activitate profesională. A funcționat, mai întâi, ca lector și conferențiar în Institutul de Marină „MIRCEA CEL BĂTRÂN” din Constanța, între anii 1961-1967, unde a editat și prima lucrare - *Racheta cu arță* (1964). Valoarea unei astfel de lucrări este dată de faptul că ea constituie obiect de studiu în instituțiile de învățământ ale Marinei Militare și la bordul navelor chiar și la 35 de ani de la apariție fapt ce ne scutește de comentarii.

În perioada 1967 - 1971 a lucrat în calitate de cercetător științific în cadrul Centrului de Cercetări al Marinei Militare (1967-1971), iar începând cu anul 1971 și până la ieșirea la pensie (1971-1987) a fost

## Contraamiral (r) VASILE GRAD



ofițer în cadrul Statului Major General, în compartimentul informaticii militare.

Încurajat de colegi, ne spunea domnia sa, în anul 1978 m-am înscris la colocviul de admitere la doctorat, o bună ocazie în care am putut să-mi verific capacitatea de analiză și sinteză, valoarea cunoștințelor acumulate, cât și pricoperea de a susține unele idei personale asupra domeniilor specifice ale profesiei alese.

În întreaga mea activitate, m-am condus după ideea că ceea ce frânează cel mai mult sporirea pregătirii și afirmării în lansarea unor idei noi, este frica de greșală. Ea te înhibă și îți suprimă gândurile îndrăznețe. Și pentru a trece peste acest obstacol, mi-am luat ca aliați munca, logica, curajul și argumentul științific. Rezultatele nu au întârziat să apară. Prin multă muncă și dăruire am reușit ca, în decursul a doi ani și jumătate, să închei această formă de pregătire și să îmi susțin teza de doctorat. Programul de simulare elaborat cu această ocazie este utilizat pentru determinarea unor variante de folosire în luptă a fortelor. În anul 1978 am constituit un colectiv din cadrul A.S.E. și I.C.I. cu care am colaborat la realizarea lucrării „Metode de fundamentare a hotărârilor”, lucrare care a fost primită cu un deosebit interes de cititorul român. Ea ne-a adus frumoase aprecieri din partea unor personalități din țara noastră ca: academician Gheorghe Mihoc, conferențiar dr. George Ciucu, profesor dr. ing. Paul Constantinescu, conferențiar univ. dr. Gheorghe Boldur și alții.

În etapa de pregătire a tezei am avut ocazia să intru în contact cu personalități de frunte ale științei românești. Este vorba de regretul academician Gheorghe Mihoc, academician Nicolae Teodorescu, prof. dr. ing. George Ciucu, prof. dr. Gheorghe Boldur, dr. ing. Constantin Negoiță și alții. Intrarea în această „Jume” a presupus un pașaport de calitate, de pregătire profesională, pe domeniul abordat în lucrare, cât și în domeniile adiacente ale cercetării operaționale. Deși parcusesem un număr mare de lucrări am considerat, din discuțiile purtate cu acești oameni, că studiul aprofundat nu se încheie niciodată".

Printre lucrările publicate domnia sa remarcă elaborarea unui algoritm de folosire în luptă a navelor purtătoare de rachete - principala forță de lovire a Marinei Militare și, pe acestă bază, fundamentarea concepției structurale a unui calculator specializat, construit în premieră la Institutul de Proiectări și Automatizări al Armatei, folosit apoi și în variantă civilă pentru electuarea navigației asistată de calculator (pentru care a fost răsplătit, în 1984, cu un brevet de inovație).

În anul 1981 domnul contraamiral (r) Vasile GRAD a fost cooptat ca membru în Comisia de Cibernetică a Academiei Române iar începând cu anul 1990 a devenit conducător științific alestat pentru pregătirea doctoranzilor în științe militare.

Până în anul 1998, un număr de 12 ofițeri superiori, unii dintre acești în grad de general (sau amiral), și-au legat activitatea de cercetare în mod nemijlocit de activitatea științifică a domniei sale devenind doctoranzi iar unii fiind deja doctori în științe.

Cu regretul că nu putem prezenta exhaustiv activitatea domnului prof. univ. dr. VASILE GRAD încheiem cu o afirmație făcută, cu puțin timp în urmă într-un document supus atenției ministrului apărării naționale, domnul Victor Babiu de către președintele Uniunii Naționale a Cadrelor Militare în Rezervă și Retragere, domnul general de corp de armată (r) prof.univ.dr. Iulian Topliceanu : „Din analiza activității desfășurată de ofițer în timpul că a fost activ și reieșit că are o pregătire militară și științifică deosebită, a fost și este apreciat de multe cadre de conducere din armata noastră prin lucrările publicate, dintre care menționez: 5 studii de importanță deosebită, 12 tratate, monografii, manuale, 35 de articole. Este proiectantul primului calculator electronic specializat, aflat pe navelor de luptă” (Sunt evidențiate doar cele care au văzut deja lumina tiparului n.n.).

Comandor Ioan DAMASCHIN



# NAVIGATORI ÎN LABIRINTUL CUNOASTERII



## Psihologii militari se apropie de „zona de operații”

Academia Navală „Mircea cel Bătrân” a fost gazda primei Conferințe de Psihologie Militară din România, în perioada 28-30 aprilie. Tot aici s-au desfășurat și lucrările celui de-al doilea Simpozion de Psihologie Muncii/Organizațională. Alături de Academia Navală, organizatorii ai acestei premiere absolute au fost: catedra de psihologie a Universității Babeș-Bolyai din Cluj-Napoca și Direcția Management și Resurse Umane din Ministerul Apărării Naționale.

Cei peste 80 de invitați din Ministerul Apărării Naționale, Ministerul de Interne, Institutul Național de Informații, Serviciul de Protecție și Pază, Universitățile din București, Cluj-Napoca, Sibiu și Constanța au susținut teme în cadrul celor două secțiuni ale conferinței:

**Secțiunea 1: Metodologie psihologică – selecția, evaluarea, formarea și perfecționarea personalului militar, în cadrul căreia au fost prezentate teme referitoare la evaluarea potențialului aptitudinal-motivational, psihoprofesiogramele specialităților militare, profilul psihologic al luptătorului din unitățile de intervenție antiteroristă și al grănicerului, laboratorul de psihologie aeronautică, factorii favoranți și perturbatori ai comunicării didactice. Moderatorii acestei secțiuni au fost conf.univ.dr. Ruxandra Rășcanu, major dr. Marian Popa și major Emil Robu;**

**Secțiunea 2: Factori psihologici și psihosociali în funcționalitatea organizațiilor militare, unde temele principale au vizat: factorii psihosociali ai riscului în luptă, personalitatea comandanților militari, rolul mass-media în confruntările militare contemporane, fenomenul suicidării în armată, nostalgia ca factor regresiv în moralul trupelor, panica: efect comportamental al situațiilor de pe câmpul de luptă sau al operațiilor psihologice inamice, liderul charismatic în organizația militară, comportamentul comandanților, identitatea caderilor militare în dinamica procesului de restructurare, rezistență și schimbare în organizațiile militare, arhetipul miresei reprezentării pe timpul satisfacerii stagiului militar. Moderatori au fost prof.univ.dr. Horla Pitariu, colonel dr. Marian Nijă și comandor Filaret Sîntion.**

Cu toate că, pe „ultima sută de metri”, au existat unele „reculuri”, chiar din partea unor susținători inițiali care încă nu s-au dumisit că „știința nu se face la ordin”, manifestarea și-a îndeplinit scopurile, fiind considerată un succes.

Dacă ideea desfășurării acestei conferințe aparține prof.univ.dr. Horla Pitariu, organizarea

ireproșabilă a primei ediții se datorează, în mare măsură, catedrei de științe socio-umane din Academia Navală „Mircea cel Bătrân”, condusă de comandorul Filaret Sîntion, care ne-a împărtășit câteva dintre concluziile conferinței.

În primul rând, „au fost puse bazele unei manifestări științifice în cadrul căreia se propun spre dezbatere subiecte de specialitate cu impact deosebit în activitatea organizației militare, demersurile vizând, în special, identificarea soluțiilor de aplicat și a cailor de urmat pentru eficientizarea activității”. Participanții au făcut „utile schimburi de experiență, au propus teme de cercetare și subiecte de reflecție, au argumentat necesitatea apropierea psihologului militar de zona de operații, astfel încât să nu fie perceput doar ca omul cu testul, rupt de realitatea cazărmii”.



Comandor Filaret SÎNTION

consultat sau pe cine a informat pentru a împiedica nefericitul deznodământ. Dacă la o astfel de atitudine se reduce activitatea unui psiholog, atunci este greu de crezut că armata are nevoie de el.

Comandorul Filaret Sîntion accentuează necesitatea profesionalizării și creșterea eficienței în acest domeniu al activității, insistând în tema prezentată, în cadrul conferinței pe „comportamentul de tip charismatic, prin care comandanții reușesc să-și motiveze și să-și însuflăască subordonății. Responsabilitatea conducerii este unică și primul psiholog este însuși comandanțul care trebuie să știe, să poată și să aibă competența de a-și cunoaște oamenii, acționând cu tact și discreție și ținând cont de faptul că nu trăim într-o seră și suferim influențele societății”.

Consilierarea comandanților în luarea deciziilor este o altă latură importantă în activitatea psihologilor militari și datorită faptului că „a judeca opțiunea unui comandanță numai din perspectiva performanțelor dorite, fără a ține seama de contextul situațional și posibilitățile naturale ale flinței umane aflate în pericol reprezentă, în egală măsură, o gravă eroare și o nedreptate. Este ca și cum ai condamna un om pentru faptul că este urât și, prin prezența sa, induce în mediul înconjurător dezarmenie și discomfort estetic” (general de divizie Ion Găduță, colonel Dumitru Sava, Decizia militară – raționalitate și legitimitate).

Salutând această premieră în activitatea științifică militară, felicităm organizatorii și așteptăm ediția a doua a conferinței, planificată în luna noiembrie 2000 precum și materializarea planurilor de constituire a Asociației Psihologilor Militari, afiliată la Asociația Română de Psihologie.

**Căpitan Costel SUSANU**

# Centrul Militar Județean Constanța avertizează: „SI VIS PACEM, PARA BELLUM”

Pentru optimizarea cooperării dintre Centrul Militar Județean și administrația locală privind îndeplinirea atribuțiilor pe linia apărării naționale, pe 27 mai s-a desfășurat, la Mangalia, **Convocarea anuală de pregătire a primarilor** din toate municipiile, orașele și comunele județului Constanța. O acțiune similară a avut loc, pe 20 mai, cei convocați fiind secretarii primăriilor.

Modulul teoretic al convocării a evidențiat faptul că apărarea națională este o datorie constituțională și pentru administrația locală și a inclus consistente intervenții susținute de reprezentanții ai Prefecturii, Consiliului Județean, Inspectoratului Județean de Poliție, Jandarmeriei, Pompierilor, Protecției Civile și Serviciului Mobilizare a Economiei și Pregătire a Teritoriului pentru Apărare.

Comandantul Centrului Militar Județean Constanța, colonel **Oscar Beneș**, a asigurat organizarea ireproșabilă a activității, impunând un stil riguros și, în același timp, atractiv în derularea acesteia. Astfel, întelepciunea unui dictum latin - „**SI VIS PACEM, PARA BELLUM**” (Dacă dorești pacea, pregătește-te de război) sau un citat din **Anatole France** nu au făcut decât să atragă și mai mult atenția primarilor asupra activităților pe care trebuie să le desfășoare la aplicarea stării de urgență, de asediul, de război sau la declanșarea mobilizării, asupra activității rezerviștilor în astfel de situații, asupra modului de desfășurare a recrutării/incorporării sau asupra prevederilor legale privind rechizițiile de bunuri

și prestările de servicii în interes public. Toate aceste teme au fost expuse de către specialiștii Centrului Militar Județean Constanța, accentuându-se adaptarea legislației în vigoare la condițiile specifice județului.

Cu aceeași ocazie s-au făcut vizite la Baza Navală Mangalia, Muzeul de Arheologie și complexul Președintei. Primarul **Zamfir Iorguș**, care a reușit, în scurt timp, să dea o față nouă municipiului Mangalia, și-a stimulat, prin ospitalitatea deosebită, colegii de la alte primării care vor organiza în viitor aceste convocații.

A fost subliniat faptul că „dezbaterea acestor atribuții care revin reprezentanților administrației publice locale este foarte importantă, cu atât mai mult cu cât asistăm la evenimentele grave care se consumă în vecinătatea ţării noastre”.

Constatăm, de la an la an, o creștere semnificativă a interesului pentru aceste convocații și îmbunătățiri calitative evidente în prezentarea temelor și organizarea activității.

Totuși, domnul colonel **Oscar Beneș** a ținut să precizeze că este „mâhnit din cauza faptului că unii primari și secretari nu s-au prezentat la convocare, cu toate că această importanță activitate se organizează o singură dată pe an, iar temele dezbatute servesc apărării naționale și intereselor cetățenilor care i-au votat”.

**Căpitan Costel SUSANU**



# CERCUL MILITAR DIN MANGALIA

## Puternice „amprente“ marinărești în viața culturală a municipiului

De mult timp, Cercul Militar din Mangalia constituie, pentru cei peste 40.000 de locuitori ai acestui frumos oraș din sudul litoralului românesc, principala instituție de cultură, generatoare de creație artistică și cadru de afirmare a talentelor locale.

Numeiroase activități culturale - expoziții de pictură (chiar la ora documentării efectuate, am putut admira o frumoasă expoziție de pictură pe sticlă, cu tematică religioasă, prezentată de cei mai tineri creatori - elevi din școlile orașului), expoziții de carte, spectacole de diverse genuri sunt frecvent organizate aici, bucurându-se de aprecierea publicului larg.

Dar, cel mai puternic argument ce sprijină afirmația că Cercul Militar din Mangalia îi revine onoarea de a fi „punător de drapel“ al actului artistic local îl constituie, desigur, stagionea estivală, susținută cu forțe proprii, an de an, de formația artistică a cercului, TINEMAR.

Înființată în urmă cu 22 de ani, această formație a devenit, treptat, cunoscută nu numai în Mangalia ci și în întreaga țară pentru calitatea actului artistic prezentat, pentru talentul membrilor săi, al căror menaj spiritual este chiar șeful Cercului Militar, locotenent-colonel **Constantin ȘTEFĂNESCU**, om cu deosebite calități spirituale și artistice ce-l fac să fie „la locul potrivit“ așa cum am dorit să întâlnim (și nu totdeauna reușim) în toate instituțiile militare de acest gen.

„La Mangalia am descoperit o echipă de teatru și un animator de excepție!“ (Tudor POPESCU, dramaturg și critic); „Fantastic acest TINEMAR; nu numai că reprezintă strălucit marea - este chiar farmecul mării!“ (Cristina COTESCU, profesor din București); „Orice întâlnire cu TINEMAR este o adevărată



Locotenent-colonel  
Constantin ȘTEFĂNESCU

se va desfășura în perioada 1 iulie - 15 septembrie, programând 2-3 spectacole pe săptămână. În stagionea trecută spectacolele TINEMAR au fost urmărite de mii de oameni - locnici și turiști aflați pe litoral - formația Cercul Militar din Mangalia fiind unică „înstituție“ capabilă să ofere un spectacol de înțuită în sudul litoralului, mai cu seamă că, în ultimii ani, teatrele profesioniste din țară și-au închis turneele din lipsă de fonduri, „scena“, cu excepția amintită, fiind inundată de nonvaloarea improvizărilor numite - pe românește - șușanele.

Demn de remarcat și deloc neglijabil, dincolo de obiectivul propus - spectacole de înțuită - ca o urmare firească, sunt și apreciabile fondurile rezultante din vânzarea biletelor. „În 1995 am încasat peste 40 de milioane lei - nu spune domnul locotenent-colonel ȘTEFĂNESCU - fonduri ce ne-au permis „autodotarea“ cu o cameră video, casete, cărți etc. Păcat că din 1991 pregătim stagionele estivale... în ger, instalăția termică a clădirii fiind defectă...“ Într-adevăr, păcat... Poate că, din toată săracia, factorii responsabili vor găsi suma necesară reparării, astfel încât Cercul Militar Mangalia să-și poată împlini nestingherit menirea.

Cât privește perspectiva apropiată, altăcăi, la sfârșitul lunii august, aici va fi organizată (reluându-se o frumoasă tradiție, întreruptă din varii motive, în 1983) a III-a ediție a Festivalului de muzică usoară „Timonă tinerei“ căruia inițiatorii cresc să-i confere un pronunțat specific marinăresc. Urându-le de pe acum succes, promitem să dăm curs invitației de a fi prezenți și a informa, în consecință, cititorii asupra acestui eveniment artistic.

Începând din acest an, Cercul Militar din Mangalia a oferit, cu generozitate, spațiul necesar desfășurării activității celei mai „tineri“ filiale a Ligii Navale Române, înființată pe 28 februarie.

După cum ne spune domnul comandor (r) Ioan SUCIU, președintele filialei, înființarea acesteia a venit să răspundă unei largi solicitări din partea locuitorilor acestui oraș-port cu străveche tradiție în domeniul marinăriei, cu o puternică „amprentă marinărescă“ în sfera preocupărilor profesionale și spirituale ale oamenilor săi (peste 25 la sută practic sau au practicat profesii legate de mare, sau provin din familiile cu tradiții în domeniu).

Ceea ce ni s-a părut a avea anume valoare de simbol și a fi de bun augur pentru începutul de drum al „mezinului“ Ligii Navale Române este faptul că la ședința festivă de înființare a filialei - onorată de prezența președintelui ligii, viceamiral (r) Victor BOGDAN, a primarului orașului, domnul Zamfir IORGUȘ și a altor oficialități - a fost

desfășurare artistică, minunați oameni!“ (Contraamiral (r) George PETRE); „Arca TINEMAR este mereu în larg, navigând din succes în succes!“ (Revista „Viața Armatei“) - iată numai câteva opinii ale spectatorilor ce relevă clar modul în care este percepția, de publicul avizat, prestării artistice a TINEMAR-ului.

Urmând această splendidă tradiție, netulburăți (și, spre onoarea lor, nedescusat) de „conul de umbră“ în care se află actul artistic într-o perioadă „de tranziție“ ce pare să nu se mai sfărtească, membrii TINEMAR au pregătit și în acest an stagionele estivale, ce

## „MEZINUL“ LIGII NAVALE ROMÂNE

interpretat, în primă audiere, Imnul Ligii Navale Române. Versurile și muzica acestui Imn ce a încălziș în imile celor prezenți și va încălzi, de acum înainte, imile tuturor iubitorilor mării și marinei, aparțin locotenent-colonelului **Constantin ȘTEFĂNESCU**, șeful Cercului Militar Mangalia.

Filiala (având ca vicepreședinte pe domnul comandor (r) Iosif BERAN și secretar pe domnul comandor (r) Aurel STOICIU) și-a organizat deja activitatea urmărind trei „aloane“ principale „acoperite“ de tot alătura comisiilor: Comisia de istorie, cultură și artă marinărescă (coordonator - comandor (r) Ioan TRIFU); Comisia de știință, tehnică și construcții navale (coordonator - comandor (r) Eugen GĂINARIU); Comisia de sport și turism (coordonator - comandor (r) Gheorghe MOTIȘAN).

Nucleul „puternic“ al filialei, alcătuit, bineînțeles, din ofițeri de marină militară (în

rezervă sau activi) precum și din oameni cu dragoste de mare, își propune să organizeze „mai puțin activități festiviste și mai ales o muncă permanentă pentru atragerea, în primul rând, a tineretului“.

Deja acest lucru a și „demarat“, demnă de menționat fiind prezența masivă a tinerilor membri (aproape un sfert din participanți) la faza judecătoare a concursului de matematică „Vasile Urseanu“ (ediția a VII-a), organizat de Liga Navală Română. De asemenea, în această vară, filiala Mangalia a ligii își propune să deschidă cercuri de yachting, nava modelism și marinărie (activități care - se știe - au ecou puternic la tânără generație), iar din toamnă să constituie trei „subfiliale“ în cele trei licee ale orașului, în aceeași idee de a capacita Tânără generație pentru Idealele generoase ale Ligii Navale Române.

## MAIȘTRII MILITARI DESPRE EI ÎNȘIȘI

### „Echipajul“ Ligii Maiștrilor Militari de Marină, întotdeauna la post

Având o bază juridică pe deplin legală, Liga Maiștrilor Militari de Marină, prin toate activitățile sale, caută cu responsabilitate căile corecte prin care scopul statutar să se poată materializa. Vă veți întreba, probabil, care este acest scop? Așa cum prevede articolul 8 din propriul statut, Liga Maiștrilor Militari de Marină, prin tot ceea ce întreprinde, urmărește stimularea motivației profesionale, dezvoltarea dorinței de performanță și competitivitate, înțrajulorarea inter-umană și deconectarea de la stresul vietii.

Atingerea acestui deziderat, în actualele condiții socio-economice, solicită, în primul rând pentru cei aleși să coordoneze activitatea asociației, efort fizic deosebit, imaginație și, de ce să nu recunoaștem, puțină doză de „nebunie“ spirituală, însoțită de un optimism debordant.

Noua echipă, aleasă la 13 martie 1999, prin votul Adunării Generale, pentru a schimba cartul la timonul asociației, se pare că și-a înțeles pe deplin misiunea, fapt demonstrat prin dorința de a „naviga“ cât mai drept pe drumul preliminar trasa, încă din anul 1991, de către propriul statut.

Niciodată conducerea Ligii, precum și membrii acesteia, n-a fost „orbitală“ de dorința de a ieși în față cu orice preț, dorința de a poza fără a avea pe fundal realizări concrete și eficiente. Prin ce s-a întreprins până acum, prin ceea ce ne propunem să „întreprindem“ în viitor, a ieșit, și va ieși, în evidență dorința ncastră de a cultiva nobilul sentiment al camaraderiei, alături de necesar între cei ce și-au ales meseria armelor. Răspunsul prin participarea numeroasă și afectivă la activitățile Ligii, bucuria cu care au fost receptate acele momente, ne îndreptățește să afirmăm că „navigăm“ bine, în această direcție.

**Maistru militar principal (r) Dumitru MIHĂILESCU**



Aspect de la sărbătorirea Zilei maistrului militar de marină (6 mai)



Cochetul stadion al Corpului 9 Armată „Mărășești“, gazda celei de a patra ediții a „Cupa Ligii“ la fotbal

## FILIALA MANGALIA



Aniversarea, la 6 mai, a celor 90 de ani de existență a corpului maiștrilor militari de marină în istoria Marinei Militare, la care au participat, alături de cei sărbătoriți, multe personalități ce activează sau au activat în Marina Militară, veterani de război și elevi ai Scolii Militară de Maiștri Militari a Manpei „Amiral ION MURGESCU“, s-a dovedit o certă zi de sărbătoare, unde bucuria și pofta de viață au atins cote foarte înalte... Urmează alte și alte activități, una dintre acestea fiind, deja, în plină desfășurare: Competiția fotbalistică „Cupa Ligii“, ediția a patra, la startul căreia s-au alinia: 12 loturi sportive, compuse din ofițeri, maiștri militari, subofițeri, militari angajați pe bază de contract și salariați civili din unitățile militare.

Așadar, dorim, prin tot ce facem, să dezvoltăm sentimentul de camaraderie, să stimulăm motivația profesională, să ne ajutăm între noi atunci când viața ne oferă bucurii sau necazuri... Gresim cununa având asemenea dorințe? Eu cred că, dacă dumneavoastră, cei ce veți citi aceste rânduri, veți da libertate inimii să răspundă la respectiva întrebare, cu siguranță răspunsul va fi „NU“.

**Locotenent-colonel Costin CONSTANDACHE**



# SECTORUL MILITAR DE CONSTRUCȚII CONSTANȚA

## – peste 4 decenii de activitate –

Constanțeni, dar și militari trecuți de prima tineretă își amintesc, desigur, aspectul vechilor cazării ce adăposteau sedile unităților militare din anii '50. Erau clădiri cu unu sau două nivele, acoperite cu țigă roșie, construite în cea mai mare parte în perioada interbelică, alăturate și despărțite de alei bordate cu pomi cu rol ornamental sau de mascare, funcționale, de altfel, pentru pericola în care au fost construite.

Incepând cu anii '60, cîndă cu schimbarea aspectului citării al Constanței, pe nesimțire, a avut loc și o transformare radicală a aspectului cazărilor, sedile unităților armonizărău-se astăzi cu arhitectura nouă a orașului. Meritul indiscutabil al acestor transformări urbanistice în ceea ce privește cazărmile îl are o structură militară care, nu de mult, și-a sărbătorit 4 decenii de activitate - Sectorul Militar de Construcții Constanța, înființat la 18 iunie 1958.

Cu regretul că la acea dată revista noastră nu a censemnat evenimentul, ne propunem să facem cînămerită reparări dându-i onorul cuvenit acestui „mester Manole” în variantă modernă, care este CONSTRUCȚORUL MILITAR.

Pe arșiță, cu bustul dezgoli, șiroind de transpirație, ori cu căciula trăsă pe urechi, sulănd în punuri spre a-și mai dezmorzi palmale înghețate de genul iernii, EL, constructorul militar, a pus cu migală cărămida peste cărămida folosind drept liant nu numai mortanul, dar și o părtică din suflul său, pentru a clădi lăcașul în care să-și ducă viață și să se instruiască în condiții civilitate tinerii care și satisfac serviciul militar sau se pregătesc pentru a cîveni cadre a armatei.

Cei peste 40 de ani de activitate ai Sectorului Militar de Construcții din Constanța s-au concretizat prin apariția în peisajul urbanistic constanțean a unor adeverate opere de artă, cea mai reprezentativă fiind, fără îndoială, sediul Statului Major al Marinei Militare, de pe laleza Cazinoului, reconstruită din temelie în anii '80, clădire de patrimoniu, adeverătă emblemă a orașului, admirată ce zecile de mii de turisti români și străini.

lată doar o simplă enumerare a principalelor realizări ale constructorilor militari constanțeni:

- Farul din Constanța;
- Platforma de învățămînt din cartierul Coiciu cu peste 20 de clădiri (Academia Navală „Mircea cel Bătrân”, Școala Militară de Mașini Militari a Marinei „Amiral Ion Murgescu”, Liceul de Marină „Alexandru Ioan Cuza”);
- Sedile mai multor unități din cartierul Tomis Nord;
- Căminul Militar din bulevardul Mamaia;
- Sediul Centrului de Scafandri;
- Casele Armatei din Medgidia, Slobozia, Mangalia;
- Blocuri de locuințe în Constanța, Slobozia, Galați, Tulcea, Medgidia, Fetești, Mangalia;
- Lucrări ample de reparări în portul Mangalia, bazele aeriene Mihail Kogălniceanu, Borcea, Iancu etc.

General de brigadă (r)  
ing. Cornel COSTACHE

Tot acest palmares reprezintă carte de vizită pentru cel pe care l-am denumit generic „constructorul militar”, fie că a fost simplu soldat sau gradat, fie că a purtat epoletul de maistru, subofițier sau ofițer inginer.

Această carte de vizită ne-a fost prezentată de domnul colonel inginer Ovidiu LEȘCU, comandanțul de azi (al șaselea) al Sectorului Militar de Construcții Constanța, iar revista „Marina Română” își face o onoare din a o reda în paginile sale.

O întâlnire cu domnul colonel inginer Ovidiu LEȘCU, are un efect tonic, confortant. Cu o statură impunătoare, permanență în veră are darul de a-lău capătă atenția prin modul tranșant de abordare a problemelor, fără a se pierde în lucruri mărunte.

După cum ne declară domnia sa, chiar dacă a avut neșansa de a prelua comanda unității într-un moment mai dificil, când sumele alocate de la buget pentru construcții militare sunt mult prea reduse față de capacitațile disponibile și calificarea personalului urită, este optimist și caută soluții de a-și valoraifica aceste capacitații la beneficiari din altă armată.

*„Chiar în prezent, spre exemplu, derulăm la Capu Midia o lucrare deosebită de pretențioasă cu parteneri americani.”*

*„Lucrarea este un unicat pentru armata română, iar pentru noi o școală. Învățăm lucruri noi, din mers, dar avem satisfacția că trebuie merge bine. Ne este de folos și faptul că domnul general de brigadă inginer (r) Cornel COSTACHE, fostul inginer șef al Direcției Construcții și Domenii Militare, în prezent supervisor al lucrării din partea partenerului american, este permanent printre noi cu soluții, idei, stături competente.”*



**Colonel inginer drd. Ovidiu LEȘCU**

– comandanțul Sectorului Militar de Construcții Constanța –

Născut la 3 august 1950, în orașul Cincu, județul Brașov, absolvent al Facultății de Îmbunătățiri Funciare și de Ingineria Mediului, în anul 1975.

Între anii 1975-1984 a îndeplinit diferite funcții de șef de lot și șef Șantier Construcții în orașele Calafat și Craiova, iar în perioada 1977-1979 a fost directorul Întreprinderii de Gospodărie Comunală și Locativă Calafat.

A îndeplinit funcții astfel: • 1984-1985, șef lot construcții la Palatul Parlamentului; • 1985-1990, șef șantier construcții - sediul M.Ap.N.; • 1990-1997, șef serviciu construcții - Ministerul de Interne; • 1997, șef Birou Organizarea Producției și Muncii Direcția Construcții Militare.

A urmat cursuri postuniversitare la: • 1997 - Institutul Politehnic București, Facultatea de Electronică; • 1996 - Facultatea de Îmbunătățiri Funciare și Ingineria Mediului (Glasgow) Scoția.

A susținut mai multe comunicări științifice. Este doctorand în științe cu o temă legată de impactul lucrărilor de îmbunătățiri funciare pe nisipuri.

Are o fiică, Oana, în curs de a-și susține examenul de licență... tot în construcții.

Hobby – vânătorul, pescuitul, armele și decorațiile vechi. O demonstrează, elocvent, panopliile de pe peretele biroului de lucru.

Sectorul Militar de Construcții nr. 4 Constanța a fost înființat la 18 iunie 1958.

### Comandanți:

- colonel inginer Horia PETRESCU (1958-1965);
- colonel inginer Mircea TÂRZIERU (1965-1968);
- colonel inginer Darius GRIGORESCU (1968-1989);
- colonel inginer Mihai ROADIDEAL (1989-1996);
- colonel inginer Dumitru RADU (1996-1998);
- colonel drd. inginer Ovidiu LEȘCU 1998.

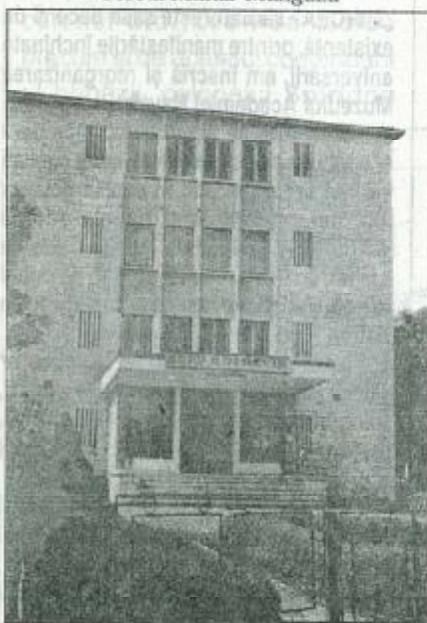
**Comandor Ioan DAMASCHIN**



Farul nou

## EDIFICIIL DURATE DE CONSTRUCTORII MILITARI

Cercul Militar Mangalia



Clădirea Statului Major al Marinei



Hotelul Militar



Bazinul de înot al Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”



Scoala Militara de Maistri Militari a Marinei

# respirația spirituală a mării

## GÂNDURI DE VIITOR PENTRU MUZEUL ACADEMIEI NAVALE

„Tendența popoarelor spre o viață culturală mai intensă se naște numai după ce sentimentul respectului tradiției a fost deșteptat în toate structurile națiunii. Aprecierea și cercetarea trecutului, și ca urmare firească înființarea muzeelor, sunt unul din semnele caracteristice ale oricărei renașteri culturale”.

Alexandru Tzigara – Samurcaș

În armate unită a României moderne, cîtorită de Cuza-Vodă, încep să se afirme, în a doua jumătate a veacului trecut, alături de tradiționali roșiori și călărași, marinari. El sunt chemați să apere granilele la Iliviu, iar după anul 1870, și coasta de vest, românească, a Mării Negre. Acum altăm, alături de veliere, și nave cu aburi. Numărul lor crește și, implicit, cel al oamenilor de la bord. Școala marinilor români în străinătate devine costisitoare, mai ales că se dispunea deja de un corp de cadre bine pregătite. Astfel, în noiembrie 1872, Ministerul de război ordonă înființarea, la Galați, a unei școli cu durată studiilor de doi ani pentru subofițieri și ofițeri din Corpul flotei.

Este acesta începutul ce are conținutul de peste 125 de ani, împărtășit de către școala permanentă căutării, perfecționării, atât în legislativ, cât și în executiv, în teoretic, dar și în stîră practică. Importanța instituției este deosebită: comandanțul Corpului flotei este și șeful școlii. Cei mai buni ofițeri predau aici.

După un deceniu, o navă-școală modernă, cu vîle și mașini, este destinate instruirii marinărescă a tinerilor. Merirea sa este și de a face cunoscută semnificația românească în lume, după afirmația directorului Școlii copiilor de marină, locotenent-colonel Mihail Drăghicescu: „Veți vedea mai tîrziu, dragi copili, că voi ați fost cel mai buni propaganșisti ai țării noastre în afară, iar bricul „MIRCEA” cel mai mare ambasador al nostru peste mări”. Bricul a contribuit cu succes la formarea a peste 40 de promovări de marinari și, cînd, osenie de „vînturile, valurile” ce l-au băut, a rămas „să se odihnească”, i-a fost dat să alle înțelegere și domnă și de la cei „mar” și de la cei „mici”, care și dă bănuțul pantru ca „spiritul MIRCEA” să nu piară.

Școala însăși are un curs pozitiv: din 1909 va funcționa în localul actualului Muzeu al Marinei din Constanța, pe strada Traian nr. 53. Modestă ieri, a devenit astăzi modernă Academie Navală, bucurându-se de un prestigiu recunoscut și binemeritat.

Am dorit, dragi cititori, să amintesc călăoră sevenie din „filmul” istoriei Marinei Române, acum, când se doresc relacarea, conservarea și etalarea, spre bucuria tuturor, a unui muzeu al învățămîntului de marină: el este originea devenirii și,oricăt de spectaculoasă ar fi evoluția unor alte instituții de învățămînt, a celei de marină rămîne unică și inedită, atât prin specific, cât și prin accesori: bază de pregătire marinărescă, navă-școală etc. Sintagma profesor-elev este ca și marea: aceeași, dar mereu alta, evințierea factorului uman cerându-se cu acutitate. Ea însumează mai mult decât două substanțe - este chîntesjenă procesului deveninii tânărului, dar și perfecționării dacărlui. și așa se face că, de mai bine de un veac și un sîert, România are marinari militari și comerciali destoinici, inventivi, sensibili. Să nu-i uităm pe cei care și-au încercat pana în scris proză, poezie, sau penul în albastrul ultramarin.

Cercetarea în domeniul științelor exakte, dar și în cel umanist, atrage generație după generație, numărul respectiv originari din marină fiind impresionant.

În nou muzeu, toate acestea se cer și fi oglindite cât mai veridic, dar, din nefericire, multe obiecte tridimensionale ce au făcut deficitul cochetelui muzeu până-n '89, nu mai sunt.

Cu atât sarcina noastră devine mai dificilă...

Este repartizat nouului muzeu un spațiu amplu, generos, în care își vor afla rezolvarea momente semnificative din existența școlii și a celor două briuri.

Triplul școală-navă-muzeu are același patron spiritual, „domnul până la Marea cea Mare”: Mircea cel Bătrân. Așa se face că expoziția de bază a muzeului va debuta cu o copie în frescă a tabloului votiv de la Cozia, în care citorul pare și gata să-și apere „râu, ramul”...

Acum, nava-școală „MIRCEA” se află într-un amplu proces de modernizare, fiind posibilă cedarea unor obiecte ce vor concura la reconstituirea de spații de la bordul briului, în muzeu.

Academia și briul sunt știute și recunoscute în teră și peste grană, având relații constante, ce numără decenii, cu numeroase instituții de învățămînt naval, militar și comercial, din întreaga lume. Dacă încă un obiectiv oglindit în expoziția muzeului...

Și toate acestea sunt gânduri la începutul unui drum pe care se înscrie nouă Muzeu al Academiei Navale și care, deși nu are 30 de ani de existență, ca Muzeul Marinei, ca mezin va fi, cu siguranță, cel mai iubit.

Mariana PĂVĂLOIU

Fundația Colegiului Național de Apărare și Statul Major al Marinei Militare au organizat și desfășurat, pe 29 mai, în sala Elite a Hotelului Militar Constanța, simpozionul cu tema „Geopolitica la Marea Neagră”. Au participat absolvenți ai Colegiului Național de Apărare și invitați, în temele prezentate sublinindu-se faptul că Marea Neagră și-a sporit semnificația geopolitică în perioada actuală.

## GEOPOLITICA LA MAREA NEAGRĂ

Moderatorul simpozionului a fost șeful catedrei de securitate și apărare națională, colonel prof.univ.dr. Mihail Vasile-Ozunu, iar dintre temele prezentate notăm: „Poziția geostrategică a României la Marea Neagră” – colonel prof.univ.dr. Constantin Onisor, „Regimul juridic al platoului continental și al zonelor economice exclusive în Marea Neagră” – comandor Ioan Ivanascluc, „Cooperarea economică la Marea Neagră: o organizație a secolului XXI” – diplomat Florin Vodă, „Demersurile României pentru înălțarea colaborării și securității în zona Mării Negre” – colonel (r) Ioan Rus, „Roliul Marinei Militare Române în apărarea intereselor țării în bazinul Mării Negre” – contraamiral Virgil Stoica, prim-loctitorul sefului Statului Major al Marinei Militare. (C.S.)

## APEL

Anul acesta, când nava-școală „MIRCEA” sărbătorescă șase decenii de existență, printre manifestările închinat aniversării, am înscris și reorganizarea Muzeului Academiei Navale.

De aceea, ne adresăm cu încredere și speranță dumneavoastră, celor care atî 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, placete, uniforme, informații etc., ne va fi extrem de util.

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



# respirația spirituală a mării

## BRIGADA 36 INFANERIE MOTO „VASILE LUPU“ LA A 90-A ANIVERSARE

Pe 20 mai, pentru aniversarea celor 90 de ani de la înființare, personalul Brigăzii 36 Infanterie Moto „Vasile Lupu“ a pregătit un program bogat în manifestări culturale și evocative: ceremonialul militar, depuneri de coroane de flori la Monumentul unității, sărbătoarea bisericii cu hramul Sf. Spiridon, vizitarea muzeului unității.

Cu aceeași ocazie a fost lansată carte de cunoștințe istorice militare comandor (r) prof. univ. dr. Jipa Rotaru și locotenent-colonel drd. Leonida Moise precum și de actualul comandant al brigăzii, colonelul Spiridon



Huchiu. Lucrarea, coordonată de comandanțul Corpului 9 Armată, general de brigadă Constantin Zeca, este o competență și necesară prezentare a activității acestei glorioase mari unități a Armatei Române, fiind structurată pe 5 capitole: Înființarea Regimentului și participarea la campania din Bulgaria, Războiul de Întregire Națională, perioada interbelică, al doilea război mondial și perioada postbelică. (C.S.)

A apărut numărul 43 al publicației MARINA. Buletin de informare, documentare și studii de filateliu tematică, editat de Asociația Filateliștilor „Tomis” Constanța și Gruparea de Filateliu Tematică Constanța (GFM). Din sumar: Un binemeritat succu obținut la „Efiro '98” București • 40 de ani de activitate a acvariuului din Constanța • 100 de ani de la înființarea Santierului Naval „Gheorghe Ferric et Co.” din Galați • Nave exotice: FELUCA • Vizita de prietenie a unor nave militare străine în portul Constanța • Academia Navală a S.U.A. • Robert Fulton (1765-1815) și realizările sale în domeniul propulsiei și construcțiilor navale • Pasagerele costiere (hidrobuzele) românești. (B.D.)



TIMONA (numărul 36, aprilie 1999). Publicație editată de Liga Maștrilor Militari de Marină a înălțat, cu acest număr, trei ani de existență. Redacția noastră îl urează vînt bun din pupă în continuare! Din sumar: Cel mai important lucru e să vrei ceea ce poți • Comportamentul ecologic - reflex în devenire pentru orice militar • Sistemul de Rachete Tomahawk cu bazare maritimă • Trecut, prezent - dar mai ales viitor... • Legende drogoene - Mamaia. (B.D.)



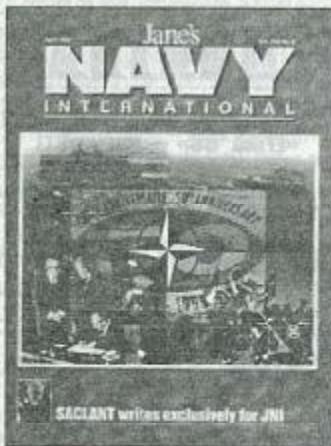
## CONCURSUL DE MATEMATICĂ „Viceamiral VASILE URSEANU”

Printre manifestările cultural-științifice inițiate și desfășurate sub egida Liceului Militar de Marină „Alexandru Ioan Cuza” se numără și concursul de matematică „Viceamiral Vasile Urseanu”. În urma regretatei desființări a acestei prestigioase instituții, organizarea și desfășurarea concursului au fost preluate de Liga Navală Română, în special din inițiativa contraamiralului (r) George Petre, care a lansat ideea acestui concurs pe timpul când s-a aflat la comanda Liceului Militar de Marină.

La ediția din acest an a concursului au participat elevi din clasa a VIII-a din școlile județului Constanța, care au dovedit pasiune și aptitudini pentru matematică. Locul I a fost ocupat de Vlad Tiotioi (Școala nr. 28), locul II Codruț Dan (Școala nr. 21), locul III Eden Curtasan (Școala nr. 12). (C.S.)



**JANE's NAVY INTERNATIONAL** (aprilie 1999) • Viitorul forțelor navale ale NATO • Submarinele Diesel ies din convențional • Marina italiană își modernizează flota de submarine • Marina Militară a Indiei în fața unor mari cerințe • **Forța de Autoapărare Maritimă Japoneză** • Programele americane de apărare împotriva rachetelor balistice • 17 vedete rapide de patrulare au fost construite în Franța pentru Kuwait • Proiectul **Sea Shadow**, din nou în „luminile rampei” • Iranul dezvoltă programe indigene pentru construcția navelor pe pernă de aer. (C.S.)



**BLAUE JUNGS** (mai 1999) • Aniversarea a 50 de ani de la înființarea NATO • Perspective în transporturile navale • Caracteristicile tehnico-tactice ale avionului de luptă **TORNADO** • Militarii din Forța de Stabilizare SFOR mai au și... timp liber • Desfășurarea misiunilor antisubmarini • Aplicațiile navale în procesul instruirii. (C.S.)



# REVISTE DE MARINĂ STRĂINE

INTRATE ÎN  
BIBLIOTECA  
REDAȚIEI

**JANE's NAVY INTERNATIONAL** (mai 1999) • Trupele britanice de comandă se reorganizează pentru a putea face față viitoarelor misiuni de sprijin • Noile programe ale Royal Navy pentru portavioane • Limitarea incidentelor navale și protecția la atac nuclear, biologic și chimic • 3 noi submarine Agosta 90B au intrat în serviciul Marinei Militare a Pakistanului • Programul britanic de dezvoltare a rachetelor Tomahawk și-a dovedit „eficiența” asupra unor ținte din Iugoslavia, motiv pentru care firma Lockheed Martin a acordat un premiu (!?) • Specialiști britanici lucrează la proiectele destinate submarinului de atac al viitorului. (C.S.)



## REVISTA GENERAL DE MARINA



**REVISTA GENERAL DE MARINA** (ianuarie-februarie 1999) Din sumar: 50 de ani de la crearea NATO • Antarctica, de la aventură și explorare geografică la investigație științifică • Marea în filatelia: Titanic • Portavionul Principe de Asturias • Noua forță amfibie italo-spaniolă a devenit operațională. (B.D.)

**COLS BLEUS** (10 aprilie 1999) Din sumar: Tinta este vânătorul. 11 septembrie 1939: primul submarin din cel de-al doilea război mondial este scufundat • San Pietro, fermecătoarea insulă de pe coasta Sardiniei • **Portavionul Foch în Adriatică** • Un fond de fotografii vechi cu tematică marină. (B.D.)



# CHESTIONAR

## PENTRU EVALUAREA OPINIEI CITITORILOR REVISTEI „MARINA ROMÂNĂ”

Eficientizarea activității editoriale este o preocupare constantă a redacției revistei **MARINA ROMÂNĂ**. În cadrul acestui demers acordăm o cuvenită importanță opiniei cititorilor noștri pe care o solicităm, prin intermediul acestui chestionar. Răspunsurile dumneavoastră vor fi folosite pentru realizarea unor îmbunătățiri calitative, în special în ceea ce privește conținutul revistei.

Vă rugăm să completați formularul și să-l trimiteți, până pe data de 15 august 1999, prin fax sau prin poșta militară, la următoarea adresă:

**REVISTA „MARINA ROMÂNĂ”,  
U.M. 02150, CONSTANȚA  
FAX: 041/550677**

### CATEGORIA DE PERSONAL (bifați)

- ofițer
- maistru militar
- subofițer
- M.A.C.
- militar în termen
- salariat civil
- Altele (specificați) .....

### CITIȚI REVISTA „MARINA ROMÂNĂ”?

- Întotdeauna
- Foarte des
- Des
- Rar
- Foarte rar

### SUNȚEȚI INTERESAT DE CITIREA URMĂTOARELOR RUBRICI?

#### RUBRICA

- Marea noastră cea de toate zilele
- Oamenii bătrânlui fluviu
- Respirația spirituală a mării
- Navigatori în labirintul cuncașterii
- Profesiunea mea știință
- Marea crudă
- Magazin

Întotdeauna	Foarte des	Des	Rar	Niciodată
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

### CE ALTE SUBIECTE V-AR INTERESA?

.....  
.....  
.....  
.....  
.....

**CARE CONSIDERĂT  
CĂ AR TREBUI SĂ FIE  
FRECVENȚA DE APARIȚIE  
A REVISTEI?**

### PE SCARA DE LA 1 LA 10, CE NOTĂ ACORDAȚI REVISTEI?

### CE RECOMANDĂRI AVEȚI PENTRU ÎMBUNĂTĂȚIREA ACTIVITĂȚII EDITORIALE?

### SUNȚEȚI MULȚUMIT DE CALITATEA GRAFICĂ A REVISTEI?

- DA
- NU

**VĂ MULTUMIM  
PENTRU AJUTOR  
ȘI AȘTEPTĂM  
RĂSPUNSURILE  
DUMNEAVOASTRĂ  
PÂNĂ PE DATA  
DE 15 AUGUST 1999**



# STRĂMOȘII CUIRASATELOR

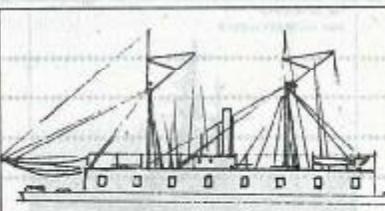
Ideea aplicării unei cūrasă de fier la nave datează încă de la începutul secolului al XIX-lea. Sir W. Congreve - inventatorul rachetei, care la vremea aceea era în mare măsură folosită în război - a propus, în 1805, construirea unor baterii plutitoare cūrasate înarmate cu mortiere pentru atacul fortărețelor navale.

Proiecte pentru nave cu cūrasă de fier au existat în Statele Unite, încă din 1836. Astfel, inventatorul R.L. Stevens a elaborat, în 1842, planurile pentru o mare baterie plutitoare protejată de plăci din fier forjat cu o grosime de 4 inch (1 inch = 2,54 cm n.n.). De fapt, proiectul acestei nave a fost abandonat multă ană mai târziu dar, conform afirmațiilor unui inginer, Ericsson, oricum nu ar fi pluit niciodată.

În 1841, generalul francez Paixhans a sugerat montarea la nave a unei cūrasă din fier forjat pentru a le proteja împotriva focului de artillerie cu obuze (este vorba de proiectile explosive spre deosebire de vehicile proiectile solide n.n.); între 1843-1844 căpitanul francez Labrousse a propus construirea unei fregate din fier, dotată cu un pînten, mîtoare de mare viteză și protejată de o punte de fier arcuită. În sfîrșit, în 1845, inginerul și constructorul naval francez Dupuy de Lome a trimis guvernului francez planurile pentru o fregată blindată (cūrasată) care ar fi urmat să folosească aburul ca principală forță motrice și velele numai ca forță motrice auxiliară.

Bătălia de la Sinope (30 noiembrie 1853) a fost receptată la vremea respectivă - probabil în mod eronat - ca fiind cea care a demonstrat efectul mortal al tirului cu obuze asupra navelor din lemn și care a condus la introducerea pe o scară considerabilă a cūraselor. În această bătălie, o escadră turcă formată din șapte fregate, trei corvete, două nave cu aburi cu zbaturi și două transportoare a fost cistrusă, cu pierderi neînsemnante, de o escadră rusă sub comanda amiralului Nahimov, alcătuită din șase nave de linie, două fregate și două nave cu aburi. Superioritatea forțelor ruse a fost covârșitoare, tunurile dintr-un singur bord totalizând 11.600 de livre (1 lunt sau o livră = 453 grame, n.n.) împotriva unui bord turcesc care numără numai 4.000 de livre. Turcii nu au avut tunuri capabile să tragă cu obuze, în timp ce rușii au avut mai mult de 200. Dacă o singură navă turcească cu aburi a reușit să scape dar, chiar dacă rușii nu ar fi folosit obuzele, un asemenea rezultat era de așteptat când fregatele au fost angajate împotriva navelor de linie. Pierderile ruse s-au cifrat la 38 de morți și 240 de răniți, iar cele turcești au fost estimate la peste 2.000.

Una dintre consecințele acestei bătălii a fost intervenția Angliei și Franței în războiul dintre Rusia și Turcia și decizia lui Napoleon al III-lea - luate aproape un an mai târziu, pe 28 iulie 1854 - de a construi



Bateria cūrasată plutitoare  
FOUDROYANTE. Franța - 1855

utilizabile numai pentru luptele de coastă. Ele erau protejate de o cūrasă din plăci de fier forjat, cu o grosime de 4,5 inch, cu singura elice actionată de aburi și nu puteau depăși viteza de 4 noduri. Artleria de la bord era formată din șaisprezece tunuri neghintuite, de 56 de livre, și din două tunuri mici. Planul lor a fost comunicat Amiralității britanice care, oarecum împotriva voinei sale, a comandat două serii, fiecare din cîte patru nave, cu un proiect similar. Primele patru erau din lemn (*Glatton*, *Meteor*, *Thunder și Trusty*), cu un deplasament de 1.469

de tone; următoarele patru erau din fier, cu un deplasament de 1.850 de tone (*Etna*, *Erebus*, *Terror* și *Thunderbolt*). Cūrasa era din fier forjat, cu grosimea de 4,3 inch, iar numărul tunurilor cu care erau dotate varia de la douăsprezece la șaisprezece.

Trei dintre baterii plutitoare franceze, și anume *Devastation*, *Lave* și *Tonnante*, au intrat în luptă la 17 octombrie 1855 împotriva puternicului fort răsesc Kinburn, care apăra intrarea pe râul Nipru. Fortul era așezat pe o lungă limbă de nisip și trupele aliate au debarcat la baza acestuia pentru a tăia retragerea garnizoanei. Cele trei baterii plutitoare au fost sprijinite de focul unei numeroase și puternice flote anglo-franceze formată din corăbii, canoniere și alte nave cu piese de artillerie la bord, în timp ce ambarcațiunile ușoare ale aliaților au atacat pe partea opusă a fortului. Baterile plutitoare s-au apropiat de fort până la o distanță cuprinsă între 920 și 1.200 de yarzi (1 yard = 90 de centimetri), acesta fiind redus la tacere în patru ore, când rușii s-au predat.

A doua zi au atacat fortul Nicolaev, aflat în partea de nord a intrării pe râul Nipru. Pierderile franceze ale acestor prime nave cūrasate s-au ridicat la 2 morți și 15 răniți, iar din partea rușilor s-au înregistrat 45 de morți și 130 de răniți. Cūrasa a furnizat o protecție completă și eficace împotriva focului vechilor tunuri neghintuite, de mică putere. *Devastation* a recepționat 64 de lovitură, *Tonnante* 65 și *Lave* 60. Baterile plutitoare nu au suferit avarii serioase ale structurii deși trei proiectile au intrat prin saborduri. Ele doar s-au înclinat puțin pe apă, pierzând doar câteva vergi de pe catarge și un mic coș de fum.

ACESTE nave cūrasate timpurii erau nave cu slabe calități nautice, dificil de exploatați și utilizabile numai pentru operațiunile de coastă. Mai mult, era necesar ca ele să fie remorcate. Dar apariția lor a fost urmată de construcția unor nave maritime care erau echipate cu baterii de tunuri protejate de cūrasă. În acest domeniu Franța a fost deschizătoare de drumuri prin începerea construcției, la 4 martie 1858, a patru fregate cūrasate, prima și cea mai faimoasă dintre ele



„WARRIOR”, Anglia - 1860

continuare în pag. 30

# Pasagerul AUSTRIA la Constanța

## O „victimă”, sub pavilion elvețian, a blocării Dunării

Blocarea Dunării ca urmare a bombardării și distrugerii podurilor iugoslave de către aviația și rachetele de croazieră NATO a avut consecințe dintre cele mai diverse. Nu mă refer aici la pagubele provocate companiilor de navigație fluvială românești, economiei noastre în general și pe care guvernul se ferește încă să le prezinte, cu fermitatea cuvenită, forurilor și organismelor internaționale. Blocarea Dunării a afectat însă și firmele occidentale în egală măsură, inclusiv în domeniul turismului.

Un astfel de exemplu îl constituie nava AUSTRIA, aflată în portul Constanța din data de 3 aprilie 1999. În momentul în care scriu aceste rânduri (sfârșitul lunii mai) pasagerul fluvial stătea deja de o lună și jumătate la dana „Pasager” și are toate șansele să rămână aici și în continuare. Nava aparține firmei KD Triton A.G., specializată în efectuarea de croaziere (în special fluviale) în întreaga lume (pe Rin, Mosela, Elba, Oder, Volga, Nipru, coasta Atlanticului, Sena, Dunăre și chiar pe îndepărțatul Yangtze din China). Una din ofertele speciale ale companiei pentru sezonul 1999 era o croazieră pe Dunăre, cu pornire de la Constanța și punct terminus la Passau, în Germania (cu escale la Oltenia, Giurgiu, Vidin, Orșova, Novi Sad, Budapesta, Bratislava, Viena). În paranteză île spus, pentru curiozitatea cititorului român menționez că prețul unei cabine pentru această croazieră variază între 3.250 și 3.890 de mărci germane, ceea ce face ca acest gen de călătorie să rămână pentru imensa majoritate a românilor doar un vis frumos.

Pentru că punctul de plecare era Constanța, firma a deplasat aici, de la Rotterdam, într-un doc uscat, nava AUSTRIA, deoarece deplasamentul și, mai ales, înălțimea acesteia nu îi permiteau accesul pe canalul Rin-Main-Dunăre (așa cum s-a întâmplat cu alte două nave mai mici ale companiei, WILHELM TELL și HEINRICH HEINE, care în prezent execută croaziere între Budapesta-Dietfurt și Budapesta-Regensburg, nefiind afectate de distrugerea podurilor iugoslave).

Necazurile pentru pasagerul fluvial și căpitanul acestuia, Theodore

Derksen - un olandez de 60 de ani, cu peste 42 de ani petrecuți pe apă, pe ocean sau fluviu (de fapt s-a născut chiar pe o navă) - au început în momentul sosirii la Constanța. Atacurile împotriva Iugoslaviei și ulterior blocarea Dunării au determinat anularea croazierei și staționarea navei în portul Constanța, cu taxele portuare și costurile ridicate aferente. Din discuția pe care am avut-o cu comandanțul navei rezultă totuși că s-a ajuns la o înțelegere între armator și Administrația Portului Constanța în privința unor sume rezonabile, armatorul angajându-se să efectueze o dată pe lună o scurtă croazieră de o zi pe mare pentru administrația și autoritățile portuare. Au existat chiar contacte cu diferite agenții de turism din Constanța și din țară pentru o eventuală colaborare și exploatare a navei, dar ele nu s-au concretizat.

Nava AUSTRIA a fost construită în 1978, în Olanda, și în ciuda celor două decenii trecute se află într-o stare foarte bună (în anii '80 fiind reparată și modernizată). Este catalogat ca fiind un pasager fluvial de patru stele, cu 91 de cabine (poate ambarca 184 de pasageri) și un echipaj de 40 de oameni. De când se află în portul Constanța, echipajul - format acum numai din șase oameni - se ocupă cu revopsirea navei și lucrările curente de întreținere.

Căpitanul Derksen nu știe ce se va întâmpla în continuare cu nava și nu are nici o idee despre intențiile armatorului. AUSTRIA rămâne în continuare la dana „Pasager” din portul Constanța. Însă, spre deosebire de navele noastre rămase blocate prin porturile dunărene, căpitanul (în momentul documentării la bord se află și soția sa, aceasta urmând să se întoarcă în sudul Franței, acolo unde locuiesc în prezent) și echipajul său nu-și pun problema plății salariului și nici nu sunt nevoiți să recurgă la soluția „originală” de a trimite mesaje disperate într-o sticlă pe Dunăre sau pe mare!

Bogdan DINU





## La bordul lui „COMMANDANT DUCUING“

OLIVIER JANDOT  
matelot și profesor de istorie

nava „COMMANDANT DUCUING” pentru misiunea pe care aceasta o execută în Marea Mediterană și Marea Neagră decât plictiseala dintr-un birou carecare al unei baze navale. Această adevărată „călătorie de studii”, cu escale în numeroase porturi și țări străine, cu istorii și culuri diferite, a fost o ocazie pe care Tânărul profesor nu avea de gând să o rateze. Solicitarea i-a fost aprobată, dar cum studiile umaniste nu îi conforeau, evident, o calificare tehnică, la bordul navei a trebuit să fie ospătar, sarcină pe care efectiv o îndeplinește.

Conferințele despre francofonie pe care le-a susținut în toate porturile din țările vizitate (Grecia, Creta, Liban, Ucraina) sunt rodul inițiativei personale și fac parte integrantă din programul activităților pe care nava le organizează în fiecare port. Chiar dacă nu toate ideile și percepțiile Tânărului profesor despre România corespundea realității - este adevărat că și timpul avut la dispoziție a fost foarte scurt, o zi petrecând-o la București, unde a fost impresionat în mod deosebit de Muzeul Satului - a intuit, totuși, natura interioară a românilor „de o extraordinară bogătie sufletească”, după cum îmi povestea. Lăudabile încercările Franței în direcția strângerii legăturilor dintre țările noastre și prin intermediul Marinei Militare,

acțiuni sprijinite și de Alianța Franceză din Constanța.

În dimineața zilei de 18 mai „COMMANDANT DUCUING” a părăsit bătrânul Tomis. „Au revoir” Olivier Jandot, cu speranța că la orele de istorie pe care le predă la liceul din Perpignan istoria sau, cel puțin, imaginea României să se apropie de adevăr și realitate!

Bogdan DINU



„COMMANDANT DUCUING”  
în portul Constanța

### STRĂMOȘII CUIRASATELOR

urmăre din pag. 28

fiind *Gloire* (ce elalte trei erau *Couronne*, *Normandie* și *Invincible*). Era o navă din lemn cu două punți, din care puncta superioară a fost îndepărtată. Greutatea astfel economisită a fost utilizată pentru aplicarea unor plăci de fier cu grosimea de 4,7 inch în ambele borduri. Pe puncta principală erau montate 34 de tunuri fixe, de 56 de livre, iar pe puncta superioară două tururi grele care trăgeau cu obuze. Avea catarge și era armată cu un singur motor cu elice, care îi dădea o viteză de 13 noduri.

Amiralitatea britanică, hotărâtă să nu fie lăsată în urmă, a început în 1859 construcția

a două mari vase cirasate din fier, *Warrior* și *Black Prince*, cu un deplasament de 9.210 tone și echipate cu o cirașă parțială, cu o grosime de 4,5 inch în mijlocul navei (*Warrior* a început să fie construit pe 25 mai 1859 și terminat în octombrie 1861; la acea dată Franța avea șase nave cirasate construite sau în construcție, iar Anglia șapte). Armamentul original, care a fost proiectat pentru a echipa nava, constă din 26 de tunuri de 68 de livre, cu țevă neghintuită, situate pe puncta principală și protejate de cirașă, 8 tunuri de același tip plasate în afara cirașă, iar pe puncta superioară erau două tunuri pivotante nechintuite, de 68 de livre și patru tunuri de 40 de livre, cu închizător și încărcare prin culată. În mai, 1862 armamentul a fost modificat la 26 de tunuri cu țevă neghintuită de 68 de livre; 4 tunuri

ghintuite de 70 de livre, cu încărcare prin culată; 10 tunuri ghintuite de 110 livre, de asemenea cu închizător și încărcare prin culată; a fost reînarmată în repede rânduri). Fiecare din aceste două nave avea în interiorul corpului 92 de compartimente etanșe, dispunea de velatură completă și două coșuri care, în proiectul initial, se intenționa să fie strânsă (coborâtă) atunci când nava se aflarea în navigație cu vele. Erau nave cu bune calități nautice și, cu forță aburului, atingeau vîlzea de 14-14,5 noduri. Ele au stat la originea unui lung și de nave cirasate ale Angliei.

Extră din: H. W. Wilson, *BATTLESHIPS IN ACTION*, vol. I, Conway Maritime Press, Londra, 1995

Traducere și adaptare  
Bogdan DINU



● La Koblenz, în Germania, a avut loc, în perioada 23 aprilie-4 mai, simpozionul internațional de drept cu tema „**Dreptul războiului și dreptul internațional umanitar**“. Delegația română a fost formată din: general de brigadă magistrat **Constantin Lucescu**, locotenent-colonel de justiție **Ion Tesa**, și coloneli de justiție **Gheorghe Ioniță, Gheorghe Mierlă și Vasile Ilie**.



● În perioada 26-30 aprilie, ziaristul japonez **Nobuo Saiki**, de la revista **JAPAN MILITARY REVIEW**, din Tokyo, a făcut o vizită de documentare la Constanța, unde a avut ca obiective: Academia Navală „**Mircea cel Bătrân**“, Muzeul Marinei Române, Centrul de Scafandri, Distrugătorul „**Mărăști**“, redacția revistei „**Marina Română**“ și redacția radio-TV „**Scutul Dobrogei**“.

## HMS ALBION ȘI HMS BULWARK

Două noi nave de asalt britanice

În numărul trecut al revistei noastre informam cititorii asupra costurilor considerabile necesare menținerii în conservare a navei de asalt britanice HMS *Intrepid* și reacțiile parlamentarilor și opiniei publice engleze în legătură cu această chestiune. Conform articolelor respectiv, cele două nave, vechi de mai bine de 30 de ani, HMS *Intrepid* și HMS *Fearless* (aceasta din urmă aflată încă în serviciu operativ), urmă să fie înlocuite de altele noi. Revenim prezentându-vă stadiul în care se află construcția acestora, aşa cum rezultă dintr-un scurt articol publicat de revista Jane's Navy International în numărul din luna mai, anul acesta.

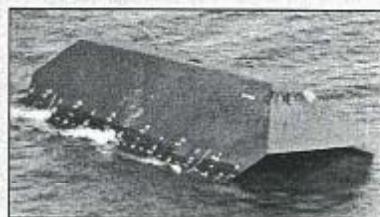
Două noi nave de asalt (de tipul LPD) aflate în construcție pentru Royal Navy sunt cu zece, respectiv șase luni în urma graficului, care prevedea livrarea acestora în 2002 și 2003. Ministerul Apărării din Marea Britanie este îngrijorat de faptul că noile nave HMS *Albion* și *Bulwark*, menite să joace un rol crucial în purtarea războiului de tip expediționar, sunt rămase în urma planurilor la șantierele navale Barrow-in-Furness, din nord-vestul Angliei, aparținând grupului Marconi Naval Systems. Un purtător de cuvânt al grupului Marconi a afirmat: „Lucrăm cu clienții noștri pentru a elimina dificultățile curente“, refuzând orice alte comentarii.

Santierile navale Barrow au, de asemenea, comenzi pentru două tancre petroliere auxiliare și trei noi submarine de atac (SSN) din clasa Astute. Vickers Shipbuilding and Engineering Ltd. (VSEL) - mai târziu primită de grupul GEC Marconi - a câștigat, în 1996, contractul pentru construcția noilor nave de asalt *Albion* și *Bulwark*, menite să înlocuiască HMS *Intrepid* și *Fearless*, care vor avea 37 de ani vechime când vor fi înlocuite din serviciu. *Fearless* este încă operațională, după considerabile lucrări de reparări și modernizări.

Desi noile nave vor fi mai mari (cu aproape 4.000 de tone la încărcătură maximă) decât cele pe care le vor înlocui, ele vor avea un echipaj mai redus cu 200 de oameni. În condițiile tendinței actuale de reducere a personalului orice întârziere în intrarea în serviciu a navelor *Albion* și *Bulwark* va implica cheltuieli suplimentare.



*HMS Fearless*



## „SEA SHADOW“ DIN NOU ÎN „LUMINILE RAMPEI“

US Navy a reluat programul experimental **SEA SHADOW** (Umbră Mării), o navă de 550 tone destinată pentru activități de cercetare și testare în sprijinul programelor viitoare de construire a navelor de suprafață. **SEA SHADOW** a fost construită de Lockheed Martin, la mijlocul anilor '80, și a fost folosită pentru cercetările secrete privind controlul automatizat integrat al navelor militare, posibilitățile de reducere a echipajelor și îmbunătățirea a structurilor precum și controlul „semnăturii navale“. Acest proiect a fost făcut public în anul 1993, dar nava a fost lansată în 1994, la San Diego, după terminarea probelor. În continuare va fi folosită pentru efectuarea testelor reale, pe mare, destinate noilor programe de construcție a distrugătoarelor DD-21.

Jane's Navy International  
(aprilie 1999)

Bogdan DINU

Căpitan Costel SUSANU

