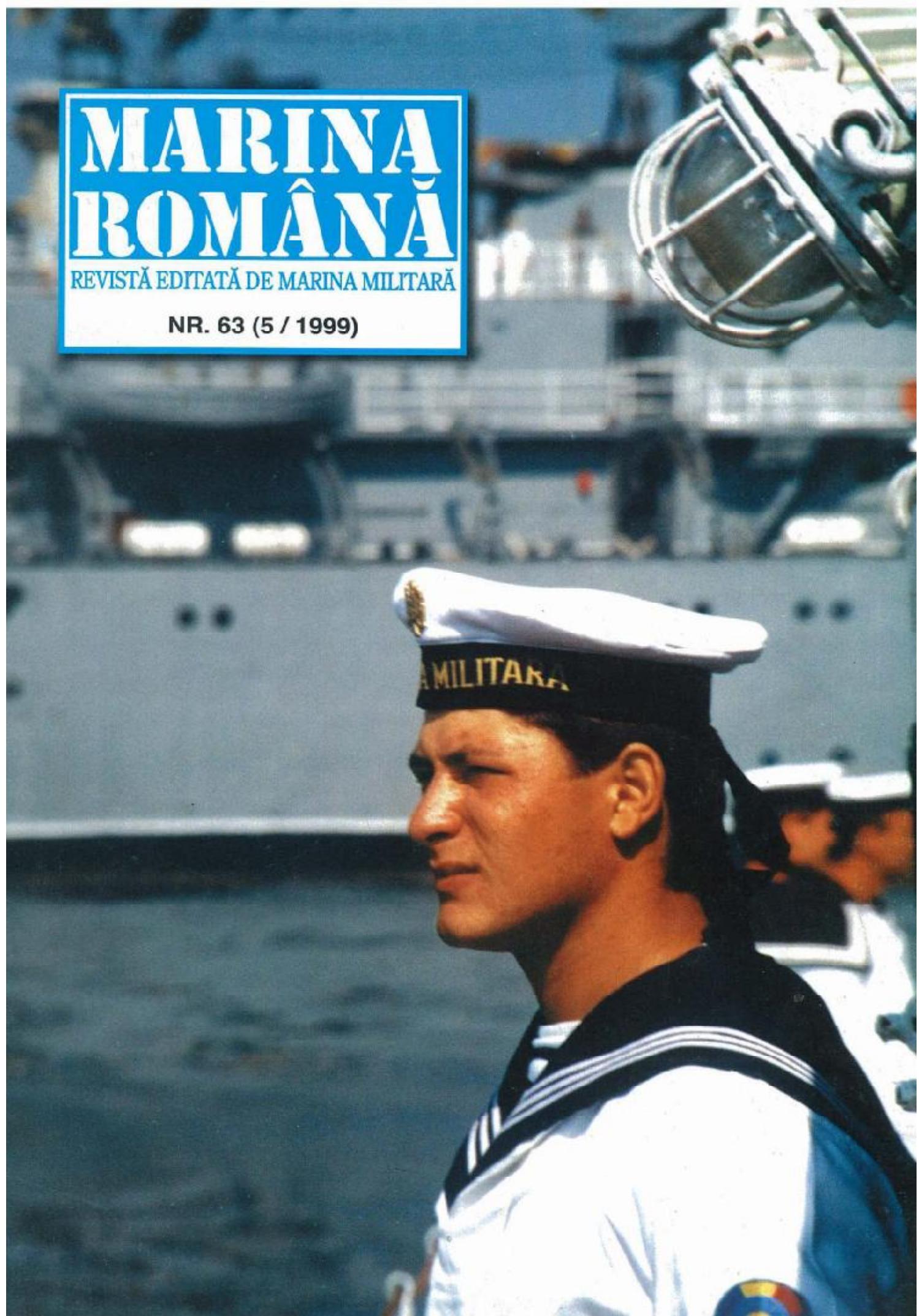


MARINA ROMÂNĂ

REVISTĂ EDITATĂ DE MARINA MILITARĂ

NR. 63 (5 / 1999)



STATUL MAJOR AL MARINEI MILITARE

MARINA ROMÂNĂ

NR.63
(5/1999)

REVISTĂ EDITATĂ DE MARINA MILITARĂ

COLEGIUL DE REDACȚIE

Redactor-șef:

Comandor Iosif DAMASCHIN

Secretar general de redacție:

Lt. col. Costin CONSTANDACHE

Redactori:

Căpitan Costel SUSANU

Bogdan DINU

Corector: Floare BRÂNZĂ

Fotoreporter: Valentina CIUCU

REDACȚIA

Cercul Militar Constanța

str. Traian nr.29

041-618127, 615700/238

Fax: 041-611271

COPYRIGHT:

este autorizată orice
reproducere cu condiția
specificării sursei.

NORME DE COLABORARE:

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

ISSN 1222-9423
B 95099/45

Internet:
www.mil.logicnet.ro
adresa oficială a website-ului M.Ap.N

Tehnoredactare computerizată:
Centrul de Calcul
al Marinei Militare

Tehnoredactori:
Mihaela BUCUROIU
Mihaela COLCER

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

Coperte: Adrian PANDEA

TIPĂRIT LA
FABRICA DE TIMBRE

Din SUMAR:

- 5 ➤ OASPEȚI AI MARINEI MILITARE

- 6 ➤ Cu „torpilorii”
despre trecut,
prezent și,
mai ales
despre viitor



- 10 ➤ OPINII PRIVIND REFORMA
ÎNVĂȚAMÂNTULUI SUPERIOR DE MARINĂ

- 16 ➤ BLOCAREA
DUNĂRII

Poduri
și
iluzii
spulberate



- 19 ➤ FLOTA BRAZILIANĂ „PE RADAR”

- 28 ➤ Picătura
chinezescă



COPERTA IV - Delfinul alb din
Marea Neagră



COPERTA I - De
gardă sub pavilionul
Marinei Militare



Nave românești în mars, sub pavilionul solidarității umane

CORESPONDENȚĂ DIN INFERNUL DE DINCOLO DE CUVINTE

Cine deschide un manual de istorie a românilor, află neîncetatul cutremur pe care trebuie să-l fi produs imperiul otoman bielor noastre țără românești.

Ochiul atent și deschis peste țara de azi (o țară tristă, carpină de umor) vede la tot pasul „viții” orientale și metehne - lenea, plăcile, lehamitea, tabieturi importate, cândva, din Fanar, odată cu narghileaua și cu caimacul, cu fesul și cu salvarii.

Cât de păgubitor ne va fi fost Orientul și cât de mereu cureroasă ivirea lui aici, rar mai reușim să ne aducem aminte.

Dar toate resentimentele noastre de români neaoși s-au topit ca abur în fața devastatoarei suferințe ce a cuprins Turcia la mijlocul lui august, în chiar ziua în care Biserica Ortodoxă Română sărbătorește martirul încercărilor săi sănii brâncoveni.

Pe drumul pe care veneau cândva prinții noștri la Stambul ca să moară, trei nave militare românești duceau, coar după câteva zile de la dezastru, la GOLCUK și DERİNGE, leacuri și vraci care să poată răpune moartea.

Un impresionant gest de solidaritate al poporului român (venit și el dintr-o săracie pustiuitoare), care face uitate și ridicule atâtea veacuri de vrajăbă.

Navele noastre au transportat în zona calamitată 5 tone de medicamente și materiale sanitare solicitate de autoritățile turce (de la oxacilină și seringi, la costisoare aparate pentru dăliză), 4 autosanitare IVECO, 20 de corturi de campanie (cu capacitate globală de 200 de locuri) și 45 de medici, asistenți și ambulanțieri de la spitalele de urgență din București, Spitalul Clinic Județean Constanța și Spitalul Municipal Medgidia.

Conform memorandumului semnat între guvernele României și Turciei, deplasarea acestei grupări navale urma să întregească ajutorul umanitar oferit de statul român și concretizat în prealabil prin trimiterea în regim de urgență a unor echipe de căutare-salvare supraviețuitorii și prin constituirea ad-hoc a unui spital militar românesc de campanie, condus de colonelul doctor Dan Mănistireanu.

Gruparea militară navală formată din remorcherul maritim salvator „GROZAVUL” și navele de suport logistic „CONSTANȚA” și „MIDIA” – plecată din portul Constanța în ziua de 20 august – a ajuns, fără peripetii, în baza navală



Golcuk, în seara zilei de sămbătă, 21 august, la ora 23.00.

La deplasarea navelor pe ruta Constanța – Istanbul – Golcuk am consemnat temerile personalului medical ambărat privind: posibilele epidemii din zona de contact (temperatura aerului n-a scăzut sub 30 de grade), rationalizarea (altfel firească) a apei și, în general, greutatea acomodării personalului feminin cu viața la bord (obstacol însoțit de depășit prin clorurile zdroșilor mateloți de la bordul navei 281).

Trecerea prin Bosfor (altădată lung prilej de bărfe și de ipoteze) a fost marcată de neliniști și de angoase. Curiozitatea turistică pentru feeria arhitecturală a Stamboului a concurat fără sănse curiozitatea morbidă pentru ruine și clădiri dărâmate.

Stambul rămăsese în picioare. Și Dolma-Bahce, Și Top-Kapî, Și Sfânta Sofia. Dar dincolo, în Anatolia, moartea rânjise peste lume. Odată cu intrarea în golful Izmit, zvon de moarte a început să pătrundă prin binocluri și alădare: case prăbușite, ambulanțe galopând pe șosele, imagini de coșmar.

Însoțiti de o vedetă de patrulare turcească, am ajuns, seara târziu, la baza navală Golcuk, aflată la extremitatea estică a golfului Izmit. Orașul Izmit, împreună cu suburbiile sale (printre care și Golcuk-ul), detine încă nedoritul RECORD AL MORȚILOR.

Sâmbătă, cufundat în tacere și bezna, Golcuk-ul dormea. Luminile navelor militare din radă ardeau ca niște lumânări deasupra orasului negru.

Noaptea de sămbătă spre duminică a fost neagră și albă. Am trăit acolo, într-o lăcere fără slășit, cea mai cruntă noapte din viața mea. Doar comenziile ferme și stăpânirea de sine a comandanților au alungat, până la urmă, grijile.

Duminică dimineață, la Centrul militar teritorial de criză din Golcuk, partea română și-a prezentat concordanțele și disponibilitatea. Immediat au fost alertate celulele de criză din întreaga zonă a Izmitului, pentru ca ajutorul statului român să poată tămaidui.

În ceea ce oamenii numesc încă eufemistic „orașul Golcuk” (în fapt o mare și tristă ruină lovită de aria de moarte), singurul lucru viu este plânsul.

Căpitan Dorin POPESCU





Duminică, la 6 zile de la cutremur, toată Turcia plânge. Un plâns înșis și demn a înlocuit ișteria primelor zile. Peste tot se ridică orașe de corturi. Mii de voluntari sosesc zilnic să dezgropă morții de sub ruine.

La Golcuk, moartea n-a avut milă. Orasul întreg este un sanctuar mortuar, din care se dezgropă chinuit resturi de viață. Portul măștii de protecție e obligatoriu, căci „orașul” e în carantină și aerul e irrespirabil. În plină beznă, la bordul navelor, din baza navală, se aud noaptea bocete lugubre.

Scene sfâșietoare zgârăie văzul, iar disperarea e contaminantă.

Ajutorul românesc (altfel binevenit și generos) pare a fi ajuns totuși târziu, căci sanse de a se mai descoperi supraviețuitorii, la 6 zile de la dezastru, nu sunt.

Moartea a oprit la ora 3 și 2 minute, din noapte, înima Golcuk-ului. Cel ce scrie aceste rânduri se roagă în fiecare ncapse la Dumnezeu să poată uita ce a văzut atunci: kilometri și kilometri de case prăbușite peste viață; ruine de-a rândul însărate ca niște morțiințe, oameni trăind în stradă de teama suratelor morții. Bilanțul acelor zile (la data documentării) se traduce prin 200.000 de familii rămasă fără adăpost, 14.000 de morți și 60.000 de răniți, alte câteva mii de victime rămasă încă sub dărămături.

Dar ceea ce impresionează până la lacrimi e formidabila solidaritate omenească urzită împotriva morții. Din toate colțurile lumii s-au adunat aici prieteni pentru a tămașui rânilor Turciei. Prietenii care zidesc viață acolo unde soarta rea a distrus-o. Marina Militară română este unul din ei. Au mai sosit în Golcuk ajutoare din Rusia, Statele Unite, Grecia, Spania, Israel... În chiar seara zilei de duminică, Marina Militară italiană și-a trimis ca ambasador nava de desant „SAN GIORGIO”.

Din Golcuk – orașul infernului împărătit de moarte – am venit acasă cu mesajul (înțeles acolo, primit acolo) că suferința adeverată unește. Că nimic nu e mai durabil decât ceea ce oamenii construiesc împreună.

În Golcuk, în Izmit, în toată Turcia, viața învăță să se ridice de sub ruine. Am văzut în Golcuk oamenii cprind excavatoarele înainte ca gurile lor să mărnânce posibili supraviețuitori. Am auzit seara, crescând din corturi, rugă la unison către Allah a zeci de mii de oameni. Am înțeles că Allah a răspălit credința dând Turciei doi ingeri păzitori: prietenii de care vă vorbeam și armata. Intervenția promptă, energetică și eficace a acesteia a salvat Turcia de la un indoit dezastru. Populația recunoscătoare o pomenește seara în rugile ei.

În orașul evasimilitar Golcuk (unde armata a plătit la rându-i greu tribut: chiar comandanțul Academiei Navale și zeci de cadre militare din bază), forțele armate stăpâneau situația: râniții fuseseră deja trimiși prin pod aerian la Istanbul și Ankara, iar vârful maxim de criză trecuse.

Autoritățile turce au solicitat, aşadar, părții române ajutor de specialitate în asigurarea medicală a Spitalului Militar al Trupelor de Uscat din orașul Deringe – o suburbie a Izmitului, aflată la 4 km distanță de acesta.

Începând cu ziua de luni, 23 august, ora 12, navele grupului au fost redislocate și acostate în danele portului Deringe – după-amiază s-au debarcat și transportat la Spitalul Militar medicamente și corturile de campanie.

Până marți, când corpul medical românesc și-a început activitatea la Spitalul Militar din oraș, asigurarea medicală se desfășurase afară, în corturi, de teama altor replici seismice.

Odată cu organizarea serviciului medical românesc pe ture și primirea (înăuntru) a primului pacient, marți, activitatea Spitalului Militar din Deringe pare să fi revenit la normal.

Deși medicii din prima tură operativă n-au avut de rezolvat cazuri complicate (fractură de calcaneu, discopatie lombară, entorsă la genunchi și activitate normală de polyclinică), ulterior au început să sosescă râni adusi cu ambulanțe și elicoptere din orașele învecinate. Personalul sanitar autohton poate, aşadar, intra, după 8 zile și nopți nedormite, într-o binecuvântată minivacanță.



Deringe este acum un oraș aproape părăsit; magazinele sunt închise, iar populația (vreo câteva mii de oameni, căi n-au fugit încă în alte orașe, la rude sau prieni) se hrănește, la cozi, cu ajutorul. Unii se încumetă încă să trăiască din fură (poate de aceea autoritățile turce ne-au recomandat insistent escortă la orice ieșire în oraș).

Îndeplinindu-si cu brio misiunile primite prin ordin de mars, având la bord autosanitarele cu echipajele aferente și cadrele medicale ale căror servicii n-au fost solicitate, navele de comandament „CONSTANTA” și „MIDIA” au părăsit, ieri, portul Deringe. Sub comanda căpitan-comandorului Mircea Micu, acestea s-au redislocat în rada portului Istanbul (în Marea Marmara), unde s-au ambarcat, la bordul navei 281, cei 11 medici militari din echipa medicală de intervenție la dezastru, comandanță de colonelul doctor Dan Mănăstireanu, care a actionat în zona calamitată.

Joi, la ora 10.00, cele două nave au pornit în mars întrunit spre portul Constanța.

Remorcherul maritim salvator „GROZAVUL”, împreună cu personalul medical civil ambarcat la bord, a rămas, sub comanda căpitan-comandorului Constantin Bengheș (care a coordonat ireproșabil întreaga activitate), la dispoziția autorităților militare turce din Golcuk, încă o zi.

Întrul ajutor umanitar al guvernului român probează, încă o dată, (dincolo de nepermise „bâlbe” în operativitatea intervenției) o firească, dar impresionantă, solidaritate.

Cu această solidaritate și cu eforturi dumnezeiesti Turcia va putea să repare și să uite, în câteva ani doar, suferința inimaginabilă de acum.

Căci SOLIDARITATEA ÎN SUFERINȚĂ este frumoasa lecție cu care ne întocarem ACASĂ. O solidaritate ce răpune până și moartea, de vreme ce acest blestemut cutremur din noaptea de 16 august 1999 a putut să unească gândul bun și lacrima lumii, de pretutindeni. Fantastică solidaritate de care vorbește presa turcă (înșirind pe zeci de pagini scrise numele prietenilor Turciei), pe care o pomenește șeful Statului Major al Flotei Militare turce, contraamiralul Mustafa Ozbey, în scrisoarea sa de mulțumire, fantastică solidaritate pe care noi însine am citit-o în infernal de dincolo de cuvinte din Golcuk și Deringe.

Cu această misiune, Marina Militară a României a probat, încă o dată, că poate fi, în vremuri de restricție, prieten statoric.

Marina Militară, vârful de lance al întregirii militare europene, prin această misiune a confirmat partenerilor ei, din îndepărtata Anatolie, credibilitatea.

Condițiile deosebite oferite la bord cadrelor sanitare, promptitudinea rezolvării multor situații imprevizibile și excepcionala suport moral pe care l-au probat în ceasuri de criză marinarii militari au ciliuat ceva din izul tragic al marsului.

Iz tragic din care, acum, a rămas doar tihna gândului datoriei cmenestii împlinite. Gândul tămăduitor că am oblojit și noi, ca prieteni, din dragoste, rânilor Turciei.



Oaspeți ai Marinei Militare



TCG „CUBUKLU”

În perioada 15-31 iulie 1999 nava de cercetări hidrografice „CUBUKLU”, aparținând Marinei Militare a Turciei, a efectuat o vizită în portul Constanța. Nava este comandanță de locotenent-comandorul Hakkı TOPCU și echipajul este format din 5 ofițeri, 11 subofițeri și 17 marinari. Are deplasamentul de 550 tone, lungimea - 40,47 m, lățimea - 9,58 m, înălțimea - 19,7 m, pescajul - 4,6 m și viteza maximă - 10 Nd.

O echipă de specialiști al Direcției Hidrografice Maritime a desfășurat cercetări hidrografice în comun cu oaspeții turci, într-un raion din Marea Neagră.

Programul a inclus primiri la Statul Major al Marinei Militare, Prefectura, Primăria și Consiliul Județean Constanța, vizitarea Directiei Hidrografice Maritime și a Muzeului Marinei Române.

„N.I. VAPTOROV“ (UK-421)

Nava-școală bulgărească „N.I. VAPTOROV”, comandanță de căpitan-comandorul Anghel Gheorghiev GARBUZOV, a făcut o escala în portul Constanța, în perioada 30-31 iulie, programată în cadrul unui marș de instrucție în bazinul Mării Negre.

Echipajul este format din 18 ofițeri și 58 marinari, nava având deplasamentul de 1125 tone, lungimea - 68 m, lățimea - 10 m, pescajul - 3,5 m și viteza - 7 Nd.

Programul a inclus primiri la Statul Major al Marinei Militare, Prefectura, Primăria și Consiliul Județean Constanța, precum și vizitarea stațiunilor de pe Litoral.

Aviso „COMMANDANT BIROT“

În perioada 13-17 august 1999, nava militară franceză COMMANDANT BIROT a efectuat o vizită oficială la Constanța, prilej cu care a participat și la manifestările ocasionate de aniversarea Zilei Marinei Române.

Nava face parte din clasa „Aviso”, este comandanță de căpitan-comandorul Denis HEIMFERTE și are un echipaj format din 10 ofițeri, 66 maștri militari și subofițeri, 21 marinari și un preot militar catolic. Deplasamentul navei este de 1.350 tone, lungimea - 80,58 m, lățimea - 10,32 m, înălțimea - 25 m, pescajul - 6 m și este armată cu 4 rachete navă-navă EXOCET, un tun 100 mm, 2 tunuri 20 mm și 10 tuburi lanștorpilă.

Programul 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, vizitarea stațiunilor de pe Litoral și activități sportive la Academia Navală „Mircea cel Bătrân”.

La plecarea navei franceze din portul Constanța s-a desfășurat un antrenament de evoluție în formăție, tip PASSEX, cu o fregată românească.

DELEGAȚIE MILITARĂ GERMANĂ

În perioada 17-19 august s-a desfășurat vizita în România a unei delegații militare condusă de viceamiralul Dirk HORTEN, comandanțul Flotei Maritime Militare a Republicii Federale Germania. Oaspeții au fost primiți de către șeful Statului Major al Marinei Militare, viceamiral Traian ATANASIU, ocazie cu care au fost prezentate misiunile și organizarea Marinei Militare a României și au fost identificate noi domenii de colaborare între cele două marine militare.

Au fost făcute vizite de documentare la Centrul de Scafandri, distrugătorul MÂRĂȘEȘTI, nava de comandament MUREȘUL și în unități ale Flotilei de Dunăre.



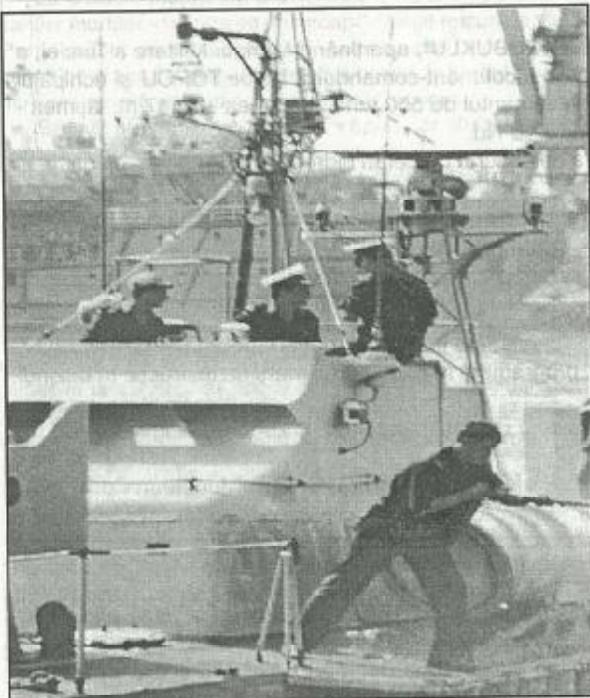
DELEGAȚIE MILITARĂ BULGARĂ

În perioada 6-10 septembrie 1999 s-a desfășurat vizita în România a sefului Statului Major General al Marinei Militare a Bulgariei, contraamiral Peter PETROV, vizită prevăzută în planul bilateral de colaborare militară între armatele celor două țări. Oaspețele a fost întoțit de comandorul Săşa POPOV și locotenent-colonelul Atanas PENEV.

Programul vizitei a inclus primirea oficială la Statul Major al Marinei Militare, o ședință de lucru în cadrul căreia au fost prezentate organizarea și misiunile Marinei Militare, vizitarea Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”, Centrului de Scafandri, distrugătorului MÂRĂȘEȘTI și a Muzeului Marinei Române.



Marea noastră cea de toate zilele



Mangalia

Cu „torpilorii” despre trecut, prezent și, mai ales, despre viitor

Revenind în portul militar Mangalia, la Brigada 27 vedete torpilcare, încercăm, solicitând, în primul rând, sprijinul domnului comandor **Constantin Nasuia**, comandanțul marii unități – sprijin oferit cu amabilitatea-i caracteristică – să realizăm o sinteză privind destinul prestigioasei familii marinărești a „torpilorilor”, trecutul, prezentul și, mai ales, viitorul acestui valoros nucleu de specialiști ai Marinei Militare, ca și al unității lor.

TRECUTUL – Un valoros „tezaur” de tradiții și profesionalism

Predestinat prin „nașterea sa”, în urmă cu două milenii și jumătate, spre a fi oraș-port, Mangalia a devenit, după cel de-al doilea Război Mondial, portul românesc în care s-a înființat prima unitate de vedete torpiloare – actualul Divizion 93, cca mai veche structură de unități de nave purtătoare de torpile. Ulterior, între anii 1960 - 1970, pe lângă aceste unități militare, în portul Mangalia s-au înființat și alte tipuri de unități cu nave purtătoare de torpile. Evoluția acestei clase de nave torpiloare a fost mai evidentă calitativ și cantitativ între anii 1973-1988. În această perioadă, concepția de bază privind acțiunile pe mare, desfășurate de navele torpiloare prevedea folosirea acestora independent și în cooperare cu nave purtătoare de rachete. În perioada menționată, dar mai ales în prima sa parte, activitățile desfășurate pe mare cu nave torpiloare au inclus misuni numeroase, cu grad de dificultate ridicat, cu largă arvergură și cu acțiuni duse în zone îndepărțate față de litoralul românesc (ultima acțiune ofensivă în cadrul unei aplicații cu nave torpilcare în cooperare cu nave purtătoare de rachete fiind la est de Sozopol, în 1988). Activitățile ulterioare la care au participat nave torpiloare s-au desfășurat în raiourile mult apropiate de litoralul românesc.

PREZENTUL – Nucleul de specialiști și o perioadă „de grătie” de 5 ani

După 1990, este pregnant resimțita nouă concepție de folosire în luptă a navelor cu posibilități multiple, bazată pe acțiunile acestora în raloane îndepărțate. „Începe, deci – sublinia domnul comandor **Constantin Nasuia** – să se resimtă la noi faptul că vedetele torpilcare (nave cu posibilități reduse și parametri afectați de trecerea timpului) sunt mai puțin implicate în principalele activități desfășurate de Marina Militară. Torpila (în variantele existente în dotare acum), cu vectorii (navele) purtători existenți rămân pentru execucarea unor acțiuni ofensive numai în zone apropiate de litoral, pentru dezvoltarea succesului loviturii execute de alte forțe și, mai ales, pentru executarea unor acțiuni independente. Să fie această nouă variantă de aplicare practică a concepției de folosire în luptă a navelor militare o



consecință a perioadei de tranziție? Răspunsul cred că este și DA și NU. Pentru noi este clar că în ultimii 6-8 ani activitățile cu navele torpiloare au suferit un regres, argumentul fiind că, la ora actuală, în lume sunt puține marine militare care mai construiesc și mențin în dotare unități de nave de tip vedete torpiloare. Aceste realități au generat, în ceea ce ne privește, greutăți suficiente de mari

MARINA ROMÂNĂ NR. 63 (5/1999)

Marea noastră cea de toate zilele

(încadrare cu personal, activități tehnice specifice, îndeplinirea activităților din planul de pregătire pentru luptă etc.). Dar, în ciuda dificultăților, subliniem un fapt ce-l apreciem în mod deosebit: în fiecare an, toate structurile care au în dotare nave torpiloare (de nivel unitate) au efectuat cel puțin o lansare de torpilă ce exercitu, în mod real, pe mare. Pentru noi faptul este esențial, căci astfel realizăm procesul de continuitate în pregătire, cu finalizare prin acțiuni de competență maximă – lansare de torpilă de exercitu, pe întă marcată pe mare.

Cert este că, în prezent și în viitorul apropiat, unitățile ce vedete torpiloare pot să mai execute, cu structuri ciminate numeric, activități specifice, în aprecierea noastră, aproximativ încă 5 ani, concluzie valabilă numai în cazul în care, în continuare, nu se vor efectua activități tehnice de dotare și personal, la nivel peste mediu.

Sperăm că, în acest interval, se vor găsi soluții de modernizare a tehnicii de pe urmă tipuri de vedete torpiloare sau vor apărea posibilități de import a unor nave de nivel superior. Esențial, în prezent, pentru noi, este menținerea nucleului uman deosebit de valoros existent și acum la navele noastre, el reprezentând baza și siguranța pentru viitor. Un nucleu din cadrul căruia voi aminti doar câțiva dintre camenii noștri de bază: comandor Petrică Stoica, căpitan-comandorii Gheorghe Baban, Lazăr Păsu, locotenent-comandor Tiberiu Istrate (din comandanțamentul brigăzii), comandorii Stefan Burlacu, Petracche Manolache, Aurel Popa, căpitan-comandorii Traian Stănculete, Vasile Chirilă, Tiberiu Codan. De asemenea, din rândul excelentului corp de maștri militari de care dispunem mentionez pe Stefan Rusu, Viorel Udrea, Romică Simionov, Pompiliu Rusovici și Gheorghe Meleșcanu.

Lor li se adaugă o Tânără generație de specialisti care continuă cu succes tradiția meseriei, cum ar fi tinerii ofițeri: căpitan Mihai Gireadă, locotenentii Costel Bucur, Marius Rodeanu, Ciprian Bodnărescu și, de ce nu, chiar și „mezini” familiei, între care se află aspiranții Gabriel Avram și Cătălin Lebidov (ambii absolvenți ai Academiei Navale din Annapolis, S.U.A.)

VIITORUL – Vedetele torpiloare „mor”, trăiască torpila și „torpilorii”!

„Fără să fim marcați de nici un fel de sentimentalism profesional – continuă comandorul Nasuia – afirm că în

Aplicație navală multinnațională

În perioada 20-26 septembrie 1999 fregata Amiral EUSTATIU SEBASTIAN (264), comandată de căpitan-comandor Ion Stan, a participat la aplicația navală multinnațională BLACK SEA PARTNERSHIP '99, care s-a desfășurat într-un raion naval din Marea Neagră, în apropierea costelor turcești. La aplicare au participat forțe navale și aeriene din România, Turcia, Bulgaria, Ucraina și Georgia. Vom reveni cu informații detaliate în numărul viitor al revistei. (C.S.)



viitorul apropiat, că și în cel îndepărtat, TORPILA, aceasta armă tradițională pentru orice marină serioasă, își va găsi variante de folosire adecvate momentului. Indiferent de elementele teoretice, doctrinare, problemele concrete de aplicare vor include și acest element de frunte al armelor sub apă – torpila. Deci, în viitor, nu torpila ci vectorii „clasic” - vedetele torpiloare - vor dispărea. Deja, în marinele celor mai dezvoltate țări, viitorul se deslușește în prezent și în acest domeniu – realizarea unor torpile de mare performanță. Este vorba, de exemplu, despre torpile dirijate prin fir, cu parametri superioiri în ceea ce privește cursa, viteză, puterea explozivă. Ceea ce este caracteristic - și acesta este sensul în care se avansează spre viitor - în realizarea torpilor moderne, îl constituie scăderea dimensiunilor și creșterea vitezei. Iar vectorii sunt și vor fi nave de suprafață multifuncționale, submarine și vectori aerieni (elicoptere sau avioane).

Peste tot, „la vârf”, racheta și torpila sunt folosite în variante de tehnică inteligentă, iar navele ca vectori mulți, disponând și de rachete și de torpile.

Scutând viitorul putem afirma, fără să greșim prea mult, că dacă vedetele torpiloare, ca nave cu unică specializare, vor dispărea în scurt timp de pe mări, torpila și specialistii în arme sub apă, ce le manuiesc, vor „păsi” cu fermitate în secolul XXI".

**Locotenent-colonel
Costin CONSTANDACHE**





Marca noastră cea de toate zilele



Amintiri din ziua eclipsei, de la bordul distrugătorului „MĂRĂŞEŞTI”

SUB CER ÎNTUNECAT, ÎN MIEZUL ZILEI

11 august 1999. O zi nepereche în România pentru actuala generație și încă pentru alte multe de-aici înainte – ZIUA ECLIPSEI TOTALE DE SOARE. Suntem la bordul distrugătorului „MĂRĂŞEŞTI” care, la ora 10.00, ridică ancora, pornind

România BUCUREŞTI – 11.08.1999

asemenea, pe navă se află un numeros grup de ziaristi de la presa locală și centrală, care au beneficiat de șansa oferită de Marina Militară de a observa fenomenul dintr-un loc mai puțin obișnuit, din largul mării, de la bordul navei amiral a Marinei Militare.

După aproximativ două ore de mars pe o mare „ognindă”, la ora 12.35 prin stația navei se aud comenzi „Funda ancora! Liber la mașini.” Suntem la travers de Mangalia, la aproximativ patru mile marine. Specialiștii astronomi și-au instalat deja pe punctul etalon aparatul necesară observațiilor – o lunetă portabilă, sextante etc. Toți oamenii navei își privesc tot mai des cronometrele și ceasurile și, treptat, liniștea învăluie nava, iar ochii – protejați de atât de „mediatizati” ochelari de eclipsă – scrutează boala fără nor, pe care soarele străluceste în toată splendoarea.

Ora 12.46. O usoara rumcare însoteste clopo, așa de așteptată – începutul eclipsei totale: momentul primului contact, desigur aparent, între Soare și Lună... Minutele se scurg și, ca într-o uriașă sală de teatru, lumina începe să se-mpușneze. Treptat, anunțând, parcă, începutul marelui „spectacol” pus în scenă de supremul regizor – natura mamă.

Ora 13.45. Pescărușii care ne-au însoțit tot drumul, roind în jurul navei, dispar ca la un nevăzut semn, zburând spre uscat.

Ora 13.50. Lumina s-a împușnat considerabil și corpul opac al Lunii a „mușcat” considerabil din Soare. Luminile de poziile ale navei s-au aprins ca și cele ale farului din Mangalia. Tânărul este bordul acum de un lanț de lumini marcând bulverdele orașului și stațiunile apropiate.

Ne ținem răsuflarea și admirăm spectacolul ceresc ce are în el ceva impunător și parcă dramatic. Este ora 14.13. Momentul suprem a sosit; întunericul acoperă zările; Luna a obturat complet Soarele și doar celebrul inel de diamant scânteiază pe cer, dimpreună cu o stea – planeta Venus. Două minute suntem, toți, sub vîrsta fenomenului ceresc. Minutele trec și, usor, lumina – binecuvântata lumină – se iese iar, recăstigând, treptat, zările...

În scurt timp soarele străluceste iar, sărbătorescă, și lumina intră „în normal”; nava a ridicat ancora și ia drum de întoarcere, încurajată de pescărușii care, cine știe când și de unde, au apărut iar.

13:55

14:04

14:30

într-un marș de exercițiu. Nava, manevrată cu siguranță de echipajul său de elită, condus de comandorul Dumitru Preda, trece printre brațele de beton ale digurilor și ia drum spre sud. Alături de echipaj se află o echipă de specialiști de la catedra de navigație a Academiei Navale „MIRCEA CEL BĂTRÂN”, condusă de căpitan-comandorul Romeo Boșneagu și locotenent-comandorul doctor Stelian Cojocaru, ambarcați în scopul de a observa, de pe mare, eclipsa. De

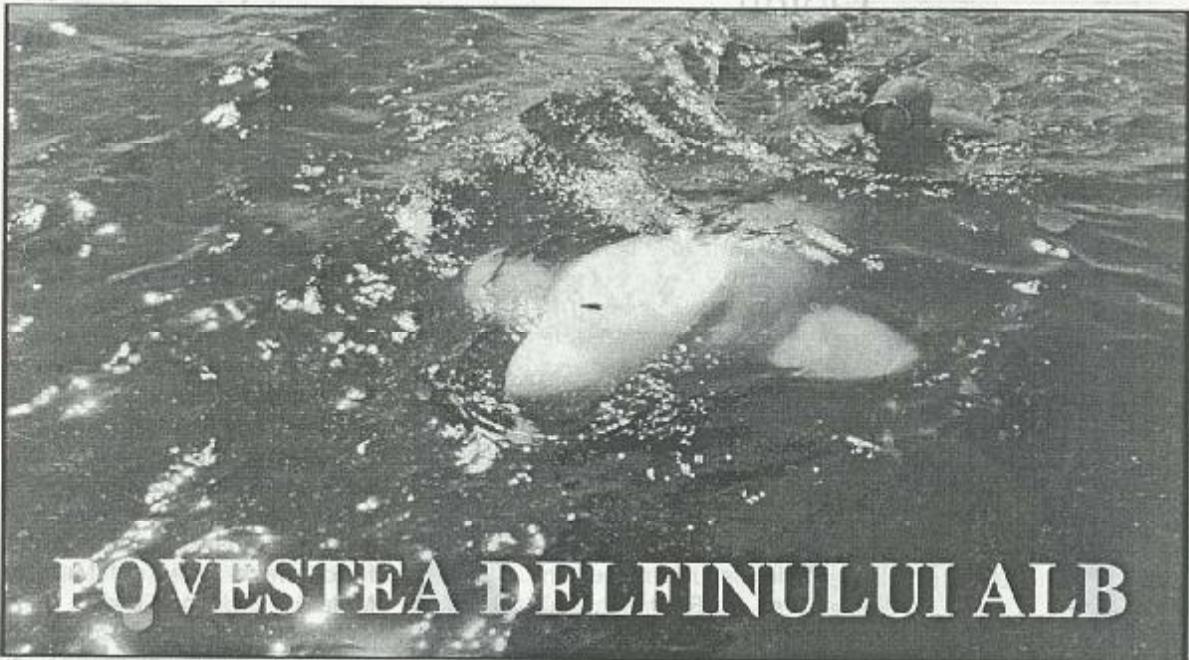


După eclipsă, la solicitarea noastră, domnul, căpitan-comandor Romeo Boșneagu ne face câteva precizări referitoare la observațiile realizate: „Au existat, așadar, 4 momente de vîrstă, patru importante ale fenomenului: primul-momentul de tangență aparentă între discul Lunii și Soarelui (și cel mai greu de observat, durând doar 10 - 12 secunde); al doilea contact – ce marchează începutul eclipsei totale; al treilea – eclipsa totală propriu-zisă, ce a durat 2,8 minute, și ultimul – când discurile „se desprind”. Între observațiile realizate, relev faptul că temperatura aerului a scăzut cu 5 grade (de la 30 la 25), intensitatea vîntului a scăzut, apoi a revenit la 8 – 9 metri pe secundă, gradul mării a crescut de la 1 la 2. În ceea ce privește următoarea întâlnire cu un astfel de fenomen (pe teritoriul României) va fi în anul 2081 (o eclipsă parțială) și în 2236, o eclipsă totală, ca cea de acum”.

**Locotenent-colonel
Costin CONSTANDACHE**



Cățelușa LOLA, mascota echipei, „studind” eclipsă



POVESTEÀ DELFINULUI ALB

În activitatea oricărui scafandru există, cu certitudine, momente deosebite, pentru că muncă sub apă, acolo unde orice este posibil, și oferă în permanență surpreze. Unele din aceste momente pot fi dramatice, altele, inedite și chiar plăcute. Cu unele dintre astfel de situații ai ocazia să te întâlnesci o singură dată în viață, iar amintirea lor rămâne de neșters. Locotenent-comandorul Florian Stănculescu – în prezent comandanță grup scafandri de mare adâncime cîte pe navea GRICORE ANTONIU – a trăit astfel de clipe atunci când, în urmă cu patru ani, a întâlnit în apele Mării Negre un... delfin alb. Iată cum s-au petrecut faptele, după cum ne-a povestit chiar domnia sa.

„Era pe la sfîrșitul verii anului 1995. Mă aflam pe S.R.S.-ul 575 (salupă de remorcare și salvare, n.n.), undeva în zona Eforie Sud, unde urma să executăm unul din exercițiile noastre specifice, respectiv distrugeri sub apă. Deocamdată am observat la pupa navei spre mirarea mea, o pată mare albă sub apă. Uimirea a fost și mai mare când a apărut și o coadă, care se termina cu un cap imens, iar distanța dintre coadă și cap era de vreo cinci metri. Era un delfin alb, care s-a arătat foarte jucăuș încă de la început și părea obisnuit cu oamenii. A început să ne dea tărcotele, „chităitul” la supralata apei. Inițial, noi l-am privit cu refinere și cu cărcare teamă, dar am ajuns repede să ne jucăm cu el, să îl atingem și, curios, când începe cam să ajungem în apă, sub el, ne ridică cu boloul la suprafață. Când îl vezi prima oară capul acela mare și gura plină de dinti încerci, după cum am spus, o anumită teamă înlocuită, însă, curând de plăcerea de a te juca cu el și de a-i asculta „chităitul” prietenos.

Această joacă a durat o vreme și, cînd de plăcută era, noi trebuia totuși să ne îndeplinim și misiunea pentru care eram acolo. Așa că am căutat să ținem delfinul într-un bord al S.R.S.-ului și să trimitem barca cu scafandri în celălalt bord, astfel încât delfinul să nu fie afectat de explozie. Uimirea mare a fost atunci când, simțind că nu mai este barca în zonă, delfinul a dispărut. A ricăpat tocmai lângă barcă, în totul oblic față de aceasta pentru a nu fi rănit de elicea motorului. Am luat imediat legătura cu cei din barcă cerându-le să intrerupă

exercițiul pentru că nu cunoscem delfinul să aibă de suferit. Scafandrii, care plasaseră deja încărcăturile, aveau acum probleme în recuperarea trotillului, vizibilitatea sub apă fiind destul de redusă. Surpriza unui maistru militar scafandru a fost atunci când delfinul i-a arătat cu bolul unde se află una din încărcăturile explosive.

Între timp noi am anunțat la bază că nu ne putem îndeplini activitatea și, dacă au posibilitatea, să anunțe pe cineva de la Delfinarium pentru că un delfin alb în Marea Neagră este ceva neobișnuit. În trei-patru ore au apărut și specialiștii de la Delfinarium, cu două bărci pescărești și plase, cu intenția de a captura acest exemplar neobișnuit. Spre surprize, și chiar nemulțumirea lor, nici unul dintre noi nu am vrut să intrăm în apă și să îl ajutăm să prindă delfinul. Pentru noi era un animal atât de inteligent și de frumos încât, efectiv, nu am vrut să fie prins. Au încercat să-l pună un inel cu plasă pe cap, dar când acesta îl ajungea în dreptul botului îl lăsa și îl aruncă. Timp de două ore s-au chinuit zadarnic pentru că, practic, delfinul se juca cu ei. În momentul în care am plecat – se apropia deja seara – a plecat și delfinul cu noi, ne-a înscăzit o bucată de drum, după care a dispărut.

Uterior am aflat din presă că scafandrii de la societatea Tethys, care lucrau la platforme, s-au mai întâlnit cu el. Din discuții și din ceea ce s-a mai scris prin ziare, se pare că ar fi de proveniență ucraineană, cu un antrenament special (după cum se comportă era dresat special pentru salvare, pentru aducerea la supratată a omului) și ulterior, din motive necunoscute, eliberat în Marea Neagră. Oricum, această specie de delfin trăiește în apele reci, deci el a fost adus cu un anumit scop în Marea Neagră, pentru un program militar sau civil și nu poate fi vorba de un exemplar rătăcit. La lungimea lui de cinci metri cred că avea peste o tonă greutate. Întâmplarea a făcut ca cineva de la bord să aibă un aparat de fotografiat și am putut să realizăm câteva fotografii. Ele constituie, de ce nu, o dovadă pentru cei care ar putea contesta faptul că noi chiar am întâlnit acest extraordinar delfin alb în Marea Neagră.”

Opinii privind reforma învățământului superior de marină



**Interviu
cu domnul comandor conf. univ. dr. GHEORGHE MARIN,
comandanțul Academiei Navale „Mircea cel Bătrân“**

- Domnule comandor, ati fost numit, recent, în funcția de comandanț și rector al Academiei Navale „Mircea cel Bătrân“. Aș dori, pentru început, să faceți câteva precizări privind modul de desfășurare al învățământului de marină în cadrul acestei instituții.

- Academia Navală, care funcționează din anul 1990, prin transformarea Institutului de Marină, pregătește ofițeri de marină, militară și civilă, atât pentru mare, cu durata învățământului de 5 ani, cât și pentru fluviu, cu durata învățământului de 3 ani. Învățământul se desfășoară pe specialități, respectiv specialități de puncte – navegatie, artillerie, arme sub apă, radioelectronică și specialități electromecanice. Până în anul 1997 Facultatea de Comandanță, Stat Major și Tehnică Militară pregătea și ofițeri de comandanță și stat major care în prezent sunt instruiți de către

Academia de Înalte Studii Militare. Ar mai fi de precizat că Academia Navală funcționează cu trei facultăți: Facultatea de Marină Civilă, Facultatea de Marină Militară și Facultatea de Comandanță și Stat Major.

Despre modul de funcționare al Academiei Navale, revista noastră a scris și în alte rânduri, având chiar o rubrică permanentă în legătură cu aceasta. După această succintă prezentare, vă rog să ne spuneți cum vedeti reforma învățământului superior de marină în contextul actual ?

- În prezent, toate structurile armatei, la toate nivelurile, sunt supuse unor măsuri de reformă având drept criterii de bază oportunitatea și eficiența fiecărei structuri. Învățământul, componenta esențială a sistemului militar, în mod necesar trebuie supus reformei. Învățământul superior de marină,

care, trebuie precizat, până în prezent a corespuns comandamentelor impuse, trebuie restructurat pentru a răspunde noilor cerințe.

Este necesar astfel ca Academia Navală să fie structurată pe 2 facultăți și un colegiu.

- Mai concret ?

- Facultățile să nu mai funcționeze pe criterii de apartenență la o categorie sau alta, respectiv Marină Militară sau Marină Civilă, ci să funcționeze pe criteriul specialităților. Aceasta înseamnă că trebuie să funcționeze o Facultate de navigație și conducerea navei și o Facultate electromechanică, iar în cadrul fiecărei facultăți să funcționeze secții ale Marinei Militare și ale Marinei Civile.

Actuala structură formează cadrele de marină direcționate pe un domeniu ingust. După părere mea, viitorii ofițeri de marină trebuie, mai întâi, să se pregătească și să se formeze într-un domeniu mai larg și apoi pe domenii mai înguste să se specializeze prin sistemul de studii aprofundate și de perfecționare a pregătirii.

- Ati făcut o referire la Colegiul Naval. Vă rog să faceți mai multe precizări legate de acesta.

- După cum se știe, în sistemul de învățământ militar din Armata Română a fost introdusă Scoala de Aplicație care, după părere mea, nu corespunde sistemului de pregătire al marinei. În învățământul de marină din alte flote funcționează Colegiul Naval. Pentru noi este oportun ca să fie transformată Facultatea de Comandanță și Stat Major, care și-a restrâns activitatea, în Colegiu Naval care să pregătească și să specializeze ofițerii prin cursuri în domeniul tactic, tehnic, logistic etc.

Evident, acest Colegiu Naval trebuie să îndeplinească cea mai mare parte a sarcinilor unei școli de aplicație, dar trebuie, în același timp, să corespundă cerințelor impuse de apartenența la o instituție de învățământ superior.

VIVAT ACADEMIA



- Mai ales că în această privință învățământul de marină are și tradiții.

- Da, încă din anii 50, învățământul superior de marină are echivalență în sistemul de învățământ superior din România. În concordanță cu cerintele actuale, doresc să promovez un învățământ de marină dinamic, receptiv la schimbări și deschis la tot ceea ce apare nou în domeniul. Aceasta poate fi tradus prin actualizarea, în permanență, a planurilor de măsuri, a programelor analitice, atât pentru studenții militari cât și pentru cei civili, pentru a-i pregăti să cunoască și să exploateze tehnica nouă de la bordul navelor. Un aspect, deloc de neglijat, îl reprezintă faptul că un ofițer de marină trebuie să fie și un bun manager în domeniul. Pentru cei din Marina Civilă este necesar să se pregătească pentru încheierea și derularea contractelor, navlosiri etc.

- Domnule comandor, în prezent există două nave-școală care nu sunt folosite. Care ar fi cauzele?

- Într-adevăr, din octombrie 1994, când nava-școală „MIRCEA” a intrat în reparații în Săntierul Naval Brăila, studenții Academiei Navale sunt frustrați din punct de vedere al pregătirii la bordul unei nave cu vele, care, o spun din capul locului, nu este desuetă, cum acreditează unii „nechernici” să-si dea cu părerea. Aici se formază curajul, pregătirea marinărească complexă și, de ce nu, are și un iz romantic. Ne exprimăm speranța că, începând cu anul viitor, studenții Academiei Navale vor începe, din nou, pregătirea la bordul acestei nave care, deși are 6 decenii de activitate este mult întinerită acum.

În ce privește cea de-a două navă, nava „ALBATROS”, fiind o navă de transport, nu doresc să comentez motivele pentru care nu a fost folosită până în prezent. Ne străduim, ca să nu spunem că ne luptăm, pentru obținerea unei hotărâri de guvern prin care nava să poată fi închiriată unei companii

de navigație și să se rezolve, prin aceasta, altă sarcinile în domeniul shipping-ului căt și sarcinile de practică în domeniul ale studentilor.

- Domnule comandor, Academia Navală deține o bază sportivă de învidiat și, de asemenea, are tradiții în domeniul sportului. Care mai este situația în acest domeniu?

- După cum știi și dumneavoastra, care ați fost component al lotului de fotbal „Marina”, au existat foarte multe secții de sport: fotbal, handbal, atletism, baschet, înot, yachting, lupte, judo, săh, ca să amintesc doar pe cele principale. Existau și bazele sportive și baza de selecție necesare. În prezent și unele și altele sunt în suferință. Baza de selecție este diminuată crastic, iar fondurile pentru întreținerea bazelor de antrenament aproape că lipsesc.

Suntem în căutare de colaboratori din afara instituției noastre care să ne sprijine în întreținerea și dotarea bazelor de antrenament pentru a putea să le folosim împreună. Spre exemplu, bazinul de înot a rămas singurul din județ. Are dimensiuni olimpice, este dotat cu multe instalații, dar o bună parte din ele nu sunt în stare de funcționare.

- Domnule comandor, fără a face alte comentarii v-ă rugă să enumerați titlurile cărților publicate până în prezent la care sunteți autor sau coautor.

- Conducerea în domeniul militar - studii - (1989); Eficiența cercetării și mascării (1990); Câmpul de luptă cibernetizat (1991); Hotărârea comandanțului în vizuire sistemică (1994); Riscul și decizia militară (1994); Puterea maritimă și diplomația navală (1998); Vizual Fox Pro 5.0. Programare prin exemple; Tehnici de elaborare a aplicațiilor pentru baze de date; Generarea de rapoarte pe baze de date. Metodologie și aplicații. Ultimele trei lucrări au apărut în 1999.

- Vă mulțumim.
Comandor
Ivan DAMASCHIN

Comandor conf. univ. dr. GHEORGHE MARIN

Prin ordinul șefului Statului Major General nr. 209, din 25 iunie 1999, la comanda Academiei Navale „MIRCEA CEL BĂTRÂN” a fost numit un nou rector – comandor conf. univ. dr. GHEORGHE MARIN. A fost o numire ce nu a surprins pe nimeni, pe această dificilă funcție de comandanță fiind recomandat de experiența înăuntră pe linie de comandanță, titlurile științifice dobândite în carieră și, nu în ultimul rând, numărul impresionant de lucrări și comunicări științifice pe care domnia sa le-a editat și susținut.

Credem că sintagma „omul potrivit la locul potrivit” în ceea ce-l privește pe domnul comandor Gheorghe Marin nu este desuetă ci, dimpotrivă, își dovedește valoilitatea.

Carierea de ofițer de marină a început-o în anu 1974, când a absolvit

Institutul de Marină „MIRCEA CEL BĂTRÂN”. A înălțat funcții de comandanță astfel: comandanță unitate de luptă observare, transmisiuni, radio-tehnica și comandanță de vedetă purtătoare de rachete (1980-1981), ofițer 2 în statu major al Comandamentului Marinei Militare, sef atelier proiectare și, ulterior, seful Centrului de Calcul al Marinei Militare (1985-1995), comandanță al Brigăzii Radioelectronică și Observare (1995-1999).

A absolvit Academia Militară, secția marină (1980), Facultatea de Planificare Cibernetică Economică (1987), cursul postacademic de automatizare conducerii trupelor și analiști de stat major, arme întrunite (1993), Colegiul de Studii Strategice și Economia Apărării (Germania, 1995). Este doctor în științe militare din anul 1993. Este conferențiar universitar la catedra de matematică din cadrul Universității „OVIDIUS” din Constanța.



ORGANIZAȚIA JUDEȚEANĂ A CADRELOR MILITARE ÎN REZERVĂ ȘI ÎN RETRAGERE „CONTRAAMIRAL HORIA MACELLARIU“ CONSTANȚA

S-au împlinit 9 ani de când s-a reînnodat firul tradiției ostirii românești, statonicită istorică încă de pe timbul domnitorului Alexandru Ioan Cuza, înființându-se Uniunea Națională a Cadrelor Militare în Rezervă și în Retragere, organizație nonguvernamentală, patronată de Ministerul Apărării Naționale. Printre primele zece organizații teritoriale înființate s-a numără și Organizația județeană Constanța.

Semnificația acestor demersuri, dar mai ales conținutul devizei „PATRIE – ONOARE – DEMNITATE“. Înscrisă în Statul, a făcut să vibreze din nou sentimentul ostășesc în inimile camarazilor noștri și să simtă că acest segment social este recunoscut prin legi și decrete, că este apreciată cum se cuvine contribuția adusă de militarii de carieră la cucerirea și consolidarea independenței, integrității și suveranității țării în zeci de ani de privații și sacrificii.

Continutul obiectivelor stabilite încă din primele luni au vizat:

- pregătirea cadrelor militare aflate în rezervă și în retragere pentru a fi gata cîcănd de a răspunde la chemarea țării;

- valorificarea experienței acumulate în timpul carierei militare pentru elaborarea de studii și dezbateri privind doctrina și strategia noastră militară;

- participarea la activități de educare a tinerei generații în spiritul respectului față de tradițiile de luptă ale poporului român și ostirii sale, a respectului față de Drapel, Constituție și legile țării;

- strângerea legăturilor de camaraderie cu cadrele militare active;

- inițierea unor acțiuni de protecție socială în sprijinul asigurării unui trai decent pentru aceste cadre.

Organizația județeană locală, cu cele

două filiale, se prezintă ca o organizație închegată, cu influență și autoritate în societatea civilă, cunoscută și recunoscută de toate instituțiile și autoritățile locale drept unica reprezentantă a celor peste 2.300 de cadre militare în rezervă și în retragere existente în județul Constanța. Ea numără în acest moment 1.345 de membri înscriși, din care 723 cotizanți.

Organele de conducere, alese în cele trei legislaturi, colaborând strâns cu comandanții de garnizoane, cu prefectura, primăriile și consiliile locale, au realizat măsuri de protecție socială pe plan local, obținerea de terenuri pentru cimitire militare sau parcele separate în cimitirele civile. Totodată s-au menținut strâns legături cu toate asociațiile și organizațiile locale neguvernamentale și, în mod special, cu Liga Navală Română, Liga Ofiterilor din Marina Militară, Asociația Națională „Cultul Eroilor“ și, nu în ultimul rând, cu Filiala Constanța a Asociației Naționale a Veteranilor de Război și Liga Maștrilor Militari de Marina.

Echidistanță manifestată față de partidele și organizațiile politice a permis și permite o bună conlucrare cu societatea civilă, cu organele administrației locale, cu organizațiile și formațiunile obștești neguvernamentale. Organizația noastră este apreciată pentru principaliitatea și perseverența cu care apără interesele armatei române, peste 32 de membri fiind solicitați să desfășoare activități în domeniile publicistic, științific și cultural.

Am statonicit, de asemenea, un sistem permanent de relații și colaborări cu comandanții de garnizoane și cu autoritățile publice locale, cu ajutorul cărora rezolvăm o serie de probleme legate de asistență medicală, înălțarea unor neajunsuri în plata pensiilor la termen și chiar sponsorizări pentru unele



activități mai importante, printre care reamenajarea cimitirilor eroilor români din 1916-1918 și al ostiașilor francezi căzuți în perioada 1854-1855 pe teritoriul Dobrogei.

O fructuoasă colaborare este permanentizată cu Cercul Militar Constanța, care are cuprinsă în planurile sa și toate activitățile organizației noastre precum și participarea cadrelor militare în rezervă și retragere la cele organizate de această instituție.

Organizația județeană s-a distins și se distinge pe plan local, cu influență și pe plan național, prin activități educative, culturale, de antrenare a cadrelor militare în rezervă și retragere într-o activitate permanentă, de a-i menține la curent cu problematici și preocupări ce se înscriu în activități intelectuale și de petrecere a timpului în mod plăcut, întâlniri cu foștii camarazi de arme.

Simpozioanelor, expunerilor, sărbătorilor zilei armei li se adaugă tot mai des întâlnirile tematice cu oameni de știință și cultură de la cercurile militare din garnizoanele Constanța, Mangalia și Medgidia, participările la lansarea de carte și vizionarea unor expoziții de pictură, atât ale unor artiști consacrați cât și ale celor ce pornesc pe drumul consacrației.

În baza tradiției deja statonicate, organizăm activități cu tematică militară, adunări festive cu prilejul Zilei Naționale a României, Zilei Armatei, depuneri de coroane la monumente și cimitire militare, participări la depunerea jurământului militar în uniți și înaintarea în grad a absolvenților instituțiilor de învățământ ale Marinei Militare.

Urmărind realizarea unei strânse legături cu Statul Major al Marinei Militare și departamente de resort al Uniunii, s-a reușit o





„EROI AU FOST ...“

La 12 septembrie anul acesta s-au înălțat 80 de ani de la înființarea Societății „Mormintele Eroilor Căzuți în Război”, precursoarea actualei Asociații „Cultul Eroilor”. Evenimentul a fost marcat prin organizarea unui simpozion, pe data de 9 septembrie, intitulat „Eroi au fost ...”, de către filiala Constanța a Asociației „Cultul Eroilor” și Muzeul de Istorie Națională și Arheologie Constanța. Au susținut comunicări domnul contraamiral (r) Marcel Dragu, președintele filialei locale a asociației, locotenent-colonelul Ion Ciobanu de la Corpul 9 Armată „Mărășești”, contraamiral (r) Ilie Stefan, președintele filialei locale a Ligii Navale Române, viceamiral (r) Petru Anghel, președintele filialei Constanța a Uniunii Naționale a Cadrelor Militare în Rezervă și în Retragere, contraamiral (r) Petre George, comandor Av.(r) Teodor Petrițan, președintele filialei Constanța a Asociației Române pentru Propaganda și Istoria Aviației, maistrul militar principal Ion Banu din partea Ligii Maștrilor Militari de Marină.

Găzduită de Muzeul de Istorie și Arheologie Constanța - și nu de Cercul Militar Constanța, cum poate să ar fi așteptat unii – manifestarea s-a dorit a fi și un semnal de alarmă față de nepăsarea instituțiilor statului, și nu numai, privitor la această problemă. Recunoștința și grijă față de eroii neamului și a mormintelor lor ar trebui să fie o datorie a întregii societăți românești și nu numai a Armatei Române (cum printr-o tradiție de dată recentă – e vorba de decretul din 1948 care a marcat legislativ trecerea mormintelor și monumentelor eroilor neamului în grijă Armatei - și, înertie dăunătoare, se întâmplă în zilele noastre). Din nefericire, această stare de lucruri – anormală în orice societate civilizată – a fost confirmată și la acest eveniment de absența reprezentanților Arhiepiscopiei Tomisului (în condiții în care Biserica patronează sau ar trebui să patroneze, cel puțin spiritual, asociația „Cultul Eroilor”) ca de altfel și a reprezentanților administrației locale.

O lege care să reglementeze situația existentă, inițiată chiar de filiala Constanța a asociației și despre care revista noastră a mai scris, zace de câțiva ani buni la ușa Parlamentului. În lipsa ei s-a ajuns la situații incredibile, în care unii „gospodari” au ajuns să-si includă în propria oglindă monumente ale eroilor neamului pe care să-si sprijine araci de vie! Să sperăm că numerosul public prezent în sală este primul semnal pozitiv că societatea românească începe să-si asume – poate înaintea instituțiilor statului – recunoștința și cinstirea pe care o datorăm eroilor căzuți pentru Tară și Neam.

Bogdan DINU

☞ informare mai operativă asupra problemelor politico-militare actuale, participarea directă cu materiale, păreri și propuneri pentru îmbunătățirea conținutului unor documente de mare importanță, precum și la redactarea unor proiecte de regulamente, acte normative și instrucțiuni.

Domeniul social, cu toate laturile sale, a ocupat și ocupă un loc primordial în activitatea noastră, mereu cu speranță că apelurile și demersurile Uniunii cu privire la rezolvarea unor probleme actuale ale pensionarii militari își vor găsi o soluționare favorabilă.

De aceea, organizația noastră a participat activ la formularea unor propuneri concrete care să fie incluse în proiectul Legii Pensioanelor Militare, prevăderi care să fie aplicate și la pensiile în plată.

Am rezolvat, de asemenea, cu șeful Spitalului Militar



Constanța, probleme legate de medicul de familie, eliberarea ce rețete gratuite, inclusiv pentru medicamente compensate, iar cu sprijinul sefului Statului Major al Marinei Militare s-au asigurat peste 80 de locuri (soț și soție) pentru odihnă și tratament la Mangalia și 40 de locuri la Eforie.

Doreșc să evidențiez faptul că toate realizările noastre, atât de căte au fost, nu ar fi fost posibile fără sprijinul acordat de Ministerul Apărării Naționale, de seful Statului Major al Marinei Militare – domnul viceamiral Traian Atanasiu și unele comportamente din acest stat major, de comandanții Corpului 9 Armată „Mărășești” – domnul general de brigadă Constantin Zeca și comandanțul Centrului Militar Județean Constanța – domnul colonel Oscar Beneș.

Le adresăm, tuturor, mulțumiri.

Viceamiral (r) Petru ANGHEL

SPIRIT ȘI TRADIȚII ALE MARINEI ROMÂNE LA SULINA

În zilele de 4 și 5 septembrie 1999 a avut loc o suită de manifestări sub genericul „Spirit și tradiții ale Marinei Române la Sulina” organizate de Statul Major al Marinei Militare, Liga Navală Română, Asociația „Cultul Eroilor”, primăria orașului Sulina.

În prima zi s-a desfășurat un simpozion în care au fost evocate figurile unor ofițeri de marină, oameni de spirit și comandanți militari, personalități care au onorat blazonul orașului Sulina, cum ar fi: scriitorii marinari, comandor Eugeniu Botez (Jean Bart), Victor Vlad Delamarina, contraamiralul Constantin Vlădescu, locotenent-colonelul de marină Mihail Drăghicescu.

În cea de-a doua zi a avut loc o slujbă comemorativă la monumentul lui Mihail Drăghicescu, din cimitirul orașului, și depuneri de coroane de flori la Monumentul Marinarielor.

Aceste activități au avut un ecou deosebit în rândul populației orașului, stabilindu-se astfel noi punți spirituale între marinarii militari și acești minunați oameni ai Deltei.

*

În cadrul manifestărilor, șeful Statului Major al Marinei Militare, domnul viceamiral TRAIAN ATANASIU, a transmis un mesaj în care, printre altele, se arată:

„Odată cu înființarea Marinei Române Moderne și dezvoltarea acestea către sfârșitul secolului al XIX-lea și începutul secolului XX, Sulina a devenit și port militar, loc de staționare al navelor, de desfășurare a aplicațiilor militare sau de refugiu în caz de furtună. Întotdeauna, marinarii militari au beneficiat de generoasa ospitalitate a acestor minunați oameni ai Deltei, care i-au făcut să se simtă în Sulina la ei acasă.”

În cele două mari conflagrații mondiale ale acestui secol, Delta Dunării, litoralul Deltei, dar mai ales orașul și portul Sulina, au constituit teatrul unor acțiuni militare deosebit de violente, înamicul acționând cu toate categoriile de forțe: trupele terestre, navele, aviația, submarinele. Marinarii au fost cel care au ripostat cu hotărâre salvând acest minunat colț de țară și pământ românesc de neînlocuit. Si astăzi, marinarii militari sunt pregătiți și gata să dea o ripostă pe măsură dacă va fi nevoie.

Trebue amintit, de asemenea, faptul că printre ofițerii Marinei Militare Române care și-au petrecut o parte din cariera militară în Sulina s-au remarcat nu numai comandanți militari cum a fost contraamiralul Constantin Vlădescu, comandant al Detașamentului Tactic Sulina, apărător nemijlocit al Deltei și al portului Sulina în cel de-al doilea Război Mondial, dar și cameni de stînlă cum au fost locotenent-colonelul de marină Mihail Drăghicescu, autor al unei adevărate encyclopedii a Dunării, scrisă la sfârșitul secolului trecut, sau cunoscutul scriitor marin, comandorul Eugeniu Botez (Jean Bart), autorul unui roman de excepție, „Europolis”, care a rămas, de altfel, renumele portului Sulina de la începutul acestui veac.



Moment comemorativ la monumentul locotenent-colonelului de marină Mihail Drăghicescu. Au fost prezenți (de la stânga la dreapta): cdt. Ioan Damaschin - redactorul șef al revistei MARINA ROMÂNĂ, cdt. Petre Ciormale - comandantul Flotilei de Dunăre, cdt. Gheorghe Zaharcu - șeful Statului Major al Brigăzii Fluviale Tulcea și C.Am. (r) Ilie Stefan - președintele LNR Constanța



Profesor Dumitru Fătulescu, directorul liceului „Jean Bart” din Sulina, primind tabloul cu portretul scriitorului, oferit de redactorul șef al revistei MARINA ROMÂNĂ.



Un loc de cinste în galeria personalităților Marinei Române

Locotenent-colonelul MIHAEL DRĂGHICESCU

În galeria personalităților Marinei Române, în loc de cinste îl ocupă locotenent-colonelul MIHAEL DRĂGHICESCU, ofiter de valoare al Flotei din același timp, și un spirit enciclopedic al epocii sale, un erudit cu multiple preocupări în planul științelor, care a excelat în domeniul istoric.

Mihail Drăghicescu s-a născut la Brăila, la 1 septembrie 1848. În anul 1868 a absolvit Scoala Militară, cu gradul de sublocotenent, fiind repartizat în Corpul Flotilei efectuând ambarcările succesive pe navele „ȘTEFAN CEL MARE” și „ROMÂNIA”.

Când în anul 1873 se comandă sanitariile or navelor franceze din Toulon o canonieră pentru flota română, Mihail Drăghicescu, având acum gradul de locotenent, face parte, ca ofiter secund, din echipajul canonierei botezată „FULGERUL” și adusă în țară.

După sosirea navei în țară, la scurt timp, locotenentul Drăghicescu a fost avansat la gradul de căpitan și numit în funcție de comandant al acesteia.

Împreună cu navele „ROMÂNIA” și „ȘTEFAN CEL MARE”, în anul 1875 căpitanul Drăghicescu participă cu nava la primul mars de instrucție pe Dunărea de Jos și Marea Neagră.

În data de 15 mai 1877, pe timpul Războiului de Independență, s-a aflat la comanda bateriei „Miroșa”, care a bombardat cu succes pozițiile otomane din cetatea Vidin. În septembrie 1877 a fost numit comandant al companiei Pontonierilor de marină, participând, în această calitate, la o acțiune de pionierat a flotei noastre, aceea de înslăbire a unui baraj de mire pe Dunăre, în dreptul localității Nedea.

În ultima parte a războiului, după ce a înăpărat timp de două luni funcția de comandant militar al porturii de la Bechet și Rahova, căpitanul Drăghicescu a revenit la bateriile de coastă de la Caafat, în calitate de comandant al bateriei „Elisabeta”. Faptele de armă săvârșite în Războiul de Independență i-au fost răsplătite prin condecorarea unor importante distincții militare românești și străine, precum medalia „Virtutea Militară” de aur, crucea „Trecerea Dunării”, medalia „Apărătorii Independenței” și Medalla Comemorativă rusă.

După război căpitanul Drăghicescu primește comanda primei nave maritime a flotei militare, canoniera „GRIVITA”, cu care a executat un prim voiaj în Marea Neagră, în anu 1880. În același an era numit comandant de tir al tuturor navelor flotei întrunate, întinându-se cont în această numire de cunoștințele pe care acest tanăr ofiter le avea în domeniul, cu atât mai mult cu cîntînările de război, în anii 1874–1875, predată cursul de artillerie navală, în cadrul Scolii de ofițeri.

În iarna anu 1880–1881, căpitanul Drăghicescu îndeplinește, pentru prima dată, în funcție legală de portul Sulina, fiind numit comandant al statului nava și al navelor întrunate în această localitate. Apoi, după înaintarea, la 8 aprilie 1881, la gradul de maior, Mihail Drăghicescu primește comanda navei „ȘTEFAN CEL MARE”, la bordul căreia execută sondajul Dunării ce la Galați la Corabia, în vederea întocmirii planurilor porturilor. Face parte din Comisia cheilor porturilor, afiata sub președinția inginerului englez Charles Hartley, care, la bordul aceleiași nave, „ȘTEFAN CEL MARE”, vizitează, în octombrie 1882, lucrările efectuate în porturi, făcând proponeri de îmbunătățire a acestora.

În aceeași perioadă, în anul 1882–1883, maiorul Drăghicescu, ambarcat pe canoniera „FILI GFRUL” sau pe salupă „LEBADA” a adunat o serie întreagă de materiale, pe care le-a folosit apoi, în 1884, la întocmirea primei hărți românești a Dunării, dovedindu-și astfel calitatea ce cartograf. Această hartă, completată ulterior cu rezultatele unor noi sondaje, s-a folosit în marină până în anul 1904 și a stat la baza realizării Rutierei Dunării, editată în 1915.

În contextul acelorași preocupări, Mihail Drăghicescu a participat, între anii 1885–1886, cu canoniera „GRIVITA”, la executarea unor ridicări topografice în zona Sulina–Gura Portilei, cu scopul studierii lacului Razelm, în vedere construirii în această zonă a unei baze navale, necesară lotului militar maritime.

Începând cu anul 1883, maiorul Drăghicescu și-a reluat cariera didactică, în calitate de profesor și director al Scolii de marină din Galați, predând în cadrul acestei instituții de învățămînt cursurile de geografie maritimă, cartografie,

astronomie, ca cule nautice și desen maritim. Dar pe lîngă aceste bogate cunoștințe din diverse domenii ale științei, noțiunile din domeniul istorie, aprofundate odată cu frecarea limbii, au făcut din Mihail Drăghicescu un curoscator desăvârșit al trecutului nostru istoric, văzut din perspectiva rolului jucat de-a lungul vremii de cele două hotare pe apă ale țării – Dunărea și Marea. Acest fapt îl-a permis scrierea unei lucrări, deosebit de valoasă în epocă, la elaborarea căreia a depus o muncă uriasă. Conducătorul adevărat cuvinelor lui Talleyrand, potrivit cărora „centrul de gravitație al lumii nu este nici pe Elba, nici pe Adige, ci pe Dunărea de Jos” și care au devenit motto-ul cărții sale, Mihail Drăghicescu publică, în decembrie 1885, prima ediție a lucrării sale de căpătenie, în patru fasciole, sub titlu „Note pentru a servi la istoricul principalelor puncte pe Dunăre și Marea Neagră”. După cum el însuși o mărturisea, această lucrare a izvorât din necesitatea curăcăsterii trecutului acestei regiuni a Dunării „a cărei sfântă pază este strâns legată de existența și mărimea neamului românesc”, deci dintr-un profund sentiment patriotic „căci – spune autorul – doar prin cunoașterea Dunării vom putea fi în stare, aprecind-o mai înțîr noi și apoi să cănd-o cunoscută străinilor, să justificăm sacrificiile de tot felul, ce suntem datorii să ne impunem, spre a o apăra cu prețul vieții noastre”.

Lucrarea prezintă istoricul a 150 de o localitate de la Dunăre și de pe întregul mării, fiind însoțită de 7 hărți ridicate de însuși autoul cărții. Evocând evenimentele istorice Drăghicescu aduce argumente și mărturiile, de ordin istoric și etimologic, referitoare la proveniența de tunuri porturilor dunărene, bazate pe o informație extrem de bogată provenind din cercetările istoriografiei străine și române, cuprinzând numele unor autori antici sau moderni precum: Strabon, Herodot, Hesiod, Sofocle, Ovidiu, Virgiliu, Pliniu cel Bătrân, Thierry, Lamartine, Moltke, Cartemir, Hașdeu, Odobescu, Xenopol, Bălcescu, Tocilescu etc.

Precipită în continuare de completarea lucrării, după cîțiva ani, în 1896, Drăghicescu va da spre publicare o nouă ediție, în cinci volume, intitulată „Istoricul principalelor puncte pe Dunăre de la Gura Tisei până la mare și pe coastele mării, de la Varna la Odessa”.

Ultima și cea mai completă ediție a lucrării este însă cea apărută în anul 1943, sub îngrijirea lui său, contraamiralul Ferdinand Drăghicescu. În afară de această lucrare, care este prima CARTE PILOT a Dunării și a florilor marii al României, Mihail Drăghicescu a mai scris lucrări de hidrografia și navigație, tot asupra Dunării, care însă n-au văzut lumina tipăritului, iar în domeniul istoriei marinei, preocupările sale au avut drept rezultat un studiu ce va fi publicat în revista „Marea Noastră”, sub titlu „istoricul flotei române”.

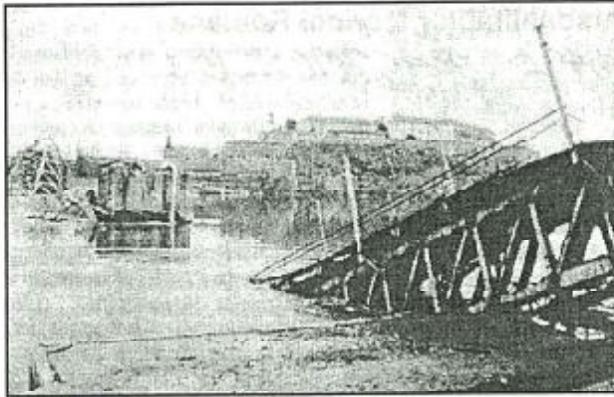
Dar Mihail Drăghicescu a avut contribuții deosebite și în domeniul marinării românești, stabilind, împreună cu amirali Nicolae Dimitrescu Maican și Vasile Ursăru, nomenclatura pentru navele românești, care a apărut în prima ediție a „Manualul lui gabierului” din anul 1888.

Precisat curoscător al problemelor flotei de razboi, în propasarea căreia a fost direct implicat nu numai prin scrisul său, dar și prin funcțile înăpărate în marină (pe lîngă cele deja amintite fiind și cele de director al Arsenalului Flotei, între anii 1886–1889, sau de sef de Stat Major al acesteia), Drăghicescu s-a numărat, totodată, printre aceia care au sărbătorit din toate puterile pentru înființarea unei marine comerciale naționale.

În anul 1894, Mihail Drăghicescu, având acum gradul de locotenent-colonel, căpitan încă din 1887, este numit comisar maritim al portului Sulina. Aici, însă, cupăr un serviciu de 2 ani, la 13 martie 1896, se slunge din viață la doar 48 de ani. Este înmormânat în cimitirul Sulinei Linde, în anul 1902, prin grija unor ofițeri de marină, care îl cunoscuseră și lubiseră, își ridică un monument.

Georgeta BORANDĂ





BLOCAREA DUNĂRII

PODURI ȘI ILUZII SPULBERATE

„Navigația pe Rin, din punctul în care el devine navigabil și până la mare va îl libera astfel încât să nu poată îl interzis nimănui să-și ducă navele pe acest fluviu. La viitorul congres (cel de la Viena din 1815 n.n.) se vor stabili principiile după care să se reglementeze drepturile statelor riverane astfel încât ele să fie favorizate în comerțul cu foarte națiunile. Va fi examinată și hotărâta, de asemenea, maniera de a usura comunicația dintre popoare pentru ca să se poată ajunge la extinderea acestor elemente și la alte fluvi pe cursuri lor navigabile” (sln.) care străbat diferite state dar care constituie și frontiere între ele.” Această declarație din tratatul de la Paris din 1814 – pe care mulți specialiști și istorici o desconsideră sau chiar o ignoră cu desăvârsire, luând ca punct ce pleacă pentru problematica Dunării doar articolele din Actul final al congresului de la Viena din 1815 – marchează intrarea definitivă a dreptului fluvial și a problemei navigației fluviale internaționale într-o nouă etapă. Importanța acestui text constă în faptul că, deși nu se referă direct la Dunăre, ci la Rin, prevederile sale s-au preluat și s-au aplicat foarte repede și la navigația pe Dunăre.

Modernitatea principiului și claritatea prevederilor (aplicate și astăzi) și consacrare juridic prin textul tratatului semnat de Rusia, Anglia și Prusia, sunt concurate, în opinia mea, doar de caracterul revoluționar al unui act din 16 noiembrie 1799 al Convenției Naționale din Franță (în paranteză își spuse, Franța a fost prima țară care a formulat principiile generale care trebuiau să guverneze navigația fluvială internațională și a pus primele jaloane ale libertății de navigație fluvială). În acest manifes se spunea: „Cursurile fluviilor sunt proprietate comună și inalienabilă a tuturor regiunilor țării de apele lor. O națiune nu poate pretinde de a ocupa exclusiv un canal, un râu sau să împiedice astfel ca popoarele vecine care se află pe cursurile superioare să aibă aceeași drepturi și avantaje. Un astfel de drept este o rămășiță feudală sau un monopol odios care nu s-ar putea stabili decât prin forță și acceptat prin slăbiciune” (sln.)

Nu mi-am propus în aceste rânduri să punctez evoluția dreptului de navigație pe fluviu. Am făcut această introducere mai amplă și am redat textele respective, pentru că, în esență, ele sunt de o excepțională actualitate. Ceea ce se întâmplă azi pe Dunăre, mai exact blocarea acestui fluviu ca urmare a distrugerii de către NATO a podurilor iugoslave din zona Novi Sad, la sfârșitul lunii martie, reprezintă – desigur, transpus într-o altă epocă istorică, într-un alt context și situație și îmbrăcând nuanțe diferite – tocmai unul din motivele care au stat la baza redactării, la vremea lor, a textelor respective. În zilele noastre nu mai vorbim de state feudale suverane, de vămile și taxele de tot felul din perioada feudală și modernă, de interdicții de navigație pentru navele anumite de stat sau segmentări ale fluviului dar, oricăr am răsuci problema, concluzia la care ajungem este aceeași: Dunărea este blocată și implicit libera navigație este împiedicată. Nu mă refer doar la blocarea propriu-zisă a sensului navigabil de la Novi Sad, ci și la faptul că, deși războul s-a terminat de o bună perioadă de timp, considerent, în primul rând de natură politică, promovate de statele membre ale Alianței Nord-Atlantice aliate la remorca Statelor Unite, în dauna celor europene, împiedică deblocarea Dunării.

Antecedente pe Dunăre

Nu am făcut un inventar al unor situații similare care au existat pe Dunăre în ultimele două secole. Să retinem, totuși, doar două exemple de acest fel,

diferite ca localizare geografică și în timp, dar cu trăsături semnificative și paraleisme, de loc de neglijat, la ceea de astăzi.

Primul moment se referă la acțiunea Rusiei din deceniul patru al secolului trecut când, după ce a pus stăpânire pe Gurile Dunării, în mod intenționat și neglijat complet întreținerea gurii Sulina, astfel încât în scurt timp această gură a Dunării a lăsat înăripită și adâncimea apei s-a diminuat de la 3,00 la 2,10 metri. Rusia acționa astfel pentru a-și crea propriul serviciu de transport pe Dunăre și Marea Neagră și pentru dezvoltarea noului său port, Odessa, prin înființarea unei carantine la Sulina, cu obligația că măriurile să fie mai întâi transportate și dezinfecțiate la Odessa, operație care îngreunau foarte mult transporturile. Practic, Gurile Dunării erau blocate și aceste dificultăți au provocat intervenția Angliei și Franței și au determinat crearea Comisiei Europene a Dunării. Ca o parantă, din această perioadă datează și primele proiecte ale unui canal care să unească Dunărea cu marea, proiect aparținând Austriei, care încerca astfel să ocrolească gurile Dunării. În prezent, Germania, unul din statele europene cele mai importante (și membru al Alianței, este adevărat), cu mari interese în navigația pe Dunăre (ca și Austria și Ungaria de altfel), se pare că nu are nimic de spus în legătură cu blocarea Dunării, deși importanța geostrategică a fluviului nu s-a cimituit în ultimul secol. De altfel Georg Graser, cel care reprezintă interesele armatorilor români în Germania să-a angajat să facă încercări pentru pe lângă guvernul de la Berlin pentru ca preconizata acțiune de blocare a Dunării de către Asociația Armatorilor și Operatorilor Fluviali din România (AAOFR) să se desfășoare concurențial în România și Germania (lucru care nu s-a întâmplat însă, armatorii români acționând singuri). Cu alte cuvinte, la ei ca și la noi, armatorii fluviali (adică cei mai afectați de situație) sunt cei care acționează în locul unui guvern german prea temător de a nu distruga unitatea sa a către care a înființat Alianța.

A doua situație datează de la sfârșitul secolului al XIX-lea și începutul secolului nostru și se referă la taxele și regulamentele de navigație impuse de Ungaria la Porțile de Fier. Fără a intra în detaliu (spațiul nu ne permite să arătăm cum s-a ajuns la această situație) să precizăm că datorită regulilor și mai ales tarifelor aplicate pe această porțiune a fluviului, de către Ungaria, aproape se ajunsese la strangularea navegației pe Dunăre – cel puțin pentru navele românești – și la situația (care se repetă din nefericire și azi) a debarcării mărfurilor la Turnu Severin și transportul lor către Germania și Europa Centrală pe calea ferată. Situația se derula atunci pe fondul războiului economic și valam dintre România și Austro-Ungaria, dar nici în prezent lucrurile nu stau prea bine în acest domeniu, raporturile comerciale dintre cele două state constituind unul dintre subiectele de discuție la recentele convergiri româno-ungare la nivel înalt (și nesolunate înălț).

Dar cele două exemple de mai sus aparțin secolului trecut, secol în care diplomația era încă greoaie, iar mijloacele tehnice nu erau atât de avansate. În pragul mileniului trei, când o reunire internațională la nivel înalt se poate organiza în 48 de ore, când fondurile financiare se pot debloca în timp record, iar posibilitățile tehnice sunt practic nelimitate, ceea ce lipsesc este voîntă politică, determinată de interesele celor care în secolul trecut erau numite – și cu răsuflare și azi – mari puteri. Scopul acestui recurs la istorie nu a fost acela de a arăta că nu ne confrințăm cu o situație nouă – oricum, cuvintele lui Nicolae Iorga sunt de actualitate: „istoria își bate joc de cei care nu o cunosc, repetându-se” – ci de a demonstra celor care încă se mai îndoiesc, că în spatele unor asemenea situații și acțiunii cum e blocarea Dunării s-au aflat și se află, și în prezent, mize mult mai mari.



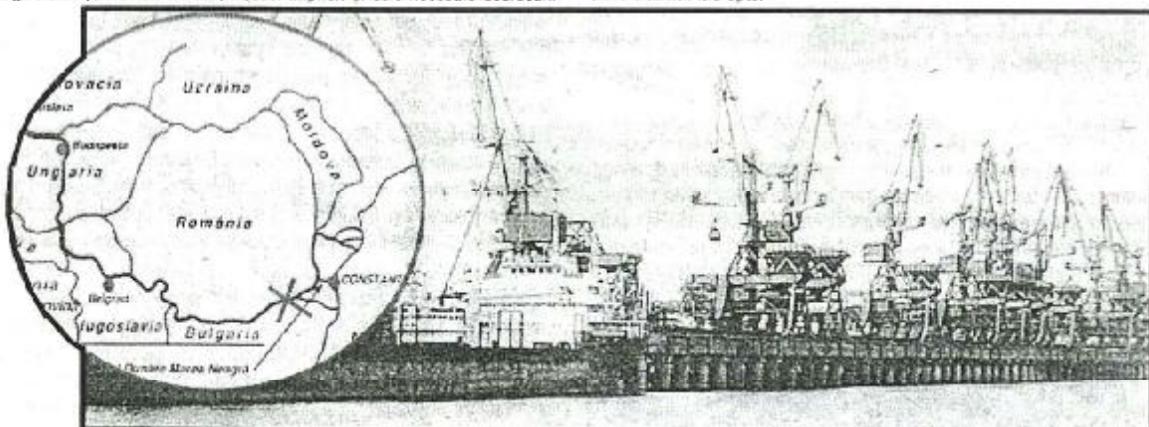
Blocarea Dunării și poziția iugoslavă

Nu am crezut că la sfârșit de secol și mileniu în Europa se va desfășura un nou război – pentru că război a fost ceea ce s-a întâmplat în Iugoslavia, indiferent de „etichetele” care î-l au fost aplicate. Nu am crezut că Dunărea, principala legătură dintre Europa Occidentală, prin Germania și Marea Neagră, fluviu simbol și calo vitală de navigație, va fi blocată prin distrugerea podurilor iugoslave de către Alianță (care include în majoritate state europene) în cîmpul total al intereselor celorlalte state riverane, de asemenea europene și democratice. Nu știu dacă importanța strategică a podurilor de la Novi Sad a justificat distrugerea acestora (sau poate că s-a încadrat în acțiunea de demolare, a infrastructurii iugoslave în care puț și simplu trebuia distrus un anumit număr de obiective – pentru informarea cîștitorilor, în Iugoslavia au fost distruse 46 de poduri și că ce acces în orașe), dar am serioase îndoeli că acest lăpuș, a scurtață, fie numai și cu o singură zi, durata războiului. Cu siguranță însă, a produs pagube de sute de milioane de dolari unor țări europene riverane neimplicate în conflict. Mai mult, podurile distruse fiind în sectorul iugoslav al Dunării, nu a fost afectată navigația fluvială a acestei țări, ea pulându-se desfășură nestingerită atât în aval cât și în amonte de Novi Sad.

După încoptarea ostilităților situația s-a modificat semnificativ și, din nericire, nu într-un sens pozitiv. Alianța Nord-Atlantică și Uniunea Europeană au anunțat că nu vor aloca fonduri (cu excepția celor cu caracter umanitar) Iugoslaviei pentru reconstrucție (deci implicit și cele necesare deblocării

„Să fie foarte clar: Nu vom curăța Dunărea până când podurile noastre nu sună refacute”, declară de asemenea Radisa Djordjevici, membru al Comisiei Dunării.

În privința costurilor acestor operațiuni, un grup de experti ai Comisiei Dunării a anunțat, pe 27 iulie, la Belgrad, că restabilirea traficului naval în sectorul iugoslav al Dunării, afectat în urma bombardamentelor NATO, necesită cheltuieli de cel puțin 90 de milioane de euro. O altă echipă de experti, a Uniunii Europene, a analizat costurile curățării Dunării și a ajuns la concluzia că, pentru început, sunt necesare 20 de milioane de dolari, car această sumă va fi mult mai mare înainte ca traficul să fie reluat în condiții normale. Există chiar și un proiect provizoriu, conform căruia lucrările urmează să fie demarate odată cu depistarea și diminuarea bombelor și rachetelor neexplodante de pe fundul fluviului. Într-o a doua, următoare să fie curățată abia fluviului de rămășițele podurilor prăbușite. Ulterior, vor fi construite un pod provizoriu la Novi Sad și alte câteva poduri pe puncte (în prezent, la Novi Sad, trecerea fluvială se face cu bacul). Înălțat total al reparării și reconstrucției celor opt poduri afectate de bombardamentele NATO se ridică la 100 de milioane de dolari. Ormanii de atacuri europeanii exercită presiuni asupra Belgradului pentru reluarea traficului pe Dunăre afirmando, în același timp, că Iugoslavia trebuie să primească și fonduri pentru curățarea fluviului, în etapa celor oferite de Banca Mondială pentru refacerea podurilor. La rîndul său Miloševici a avertizat că reconstrucția podurilor și eliminarea deșeurilor trebuie să fie făcute rapid, având în vedere că țara Dunărea îngheță, iar lucrările de construcție trebuie să fie întrerupte.



Dunării) până când această țară „nu va intra în rîncul națiunilor democratice”, mai exact până când președintele Slobodan Miloševici nu va fi înălțat de la putere. Anunțată ca iminentă, imediat după terminarea războiului, căderea președintelui iugoslav nu are niciună să se realizeze prea curând, acesta rezistând presiunilor opozitiei interne și celei a comunității internaționale, împingând, astfel, spre cîndă incertă soluționarea problemei Dunării, lucru care nu pare să afecteze căutării de puljeni state și europene membre ale Alianței. „Campionii” acestei poziții întransigente a Alianței și Uniunii Europene sunt, poate nu chiar întăriți, Statele Unite ale Americii (națiunea aflată dincolo de Oceanul Atlantic și care este deja îngrijorată de apropiata concurență a „Statelor Unite ale Europei”) și Marea Britanie (stat insular, înregistrând numeroase fricțiuni în relația sa cu Uniunea Europeană și prea puțin interesat de navigația pe Dunăre). Condiționarea politică a deblocării Dunării afectează grav interesele țărilor vecine, mai ales pe cele ale României, și aceasta în condițiile în care țara noastră s-a comportat pe parcursul conflictului din Kosovo „ca și cum ar fi fost membră a Alianței”, după cum sună sintagma consacrată cea lansată de conducătorii politici și militari ai Alianței.

De partea cealaltă, sărbii și-au precizat clar poziția. Un pod peste Dunăre, parțial distrus de bombardamentele NATO, a fost reparat și inaugurat la 20 iulie de premierul sărb Mirko Marijanović. E adevarat că podul este amplasat la Beska (50 de km nord de Belgrad) și nu la Novi Sad, dar dincolo de aspectul propagandistic al reconstrucției prin forțe proprii, mesajul este elovent. Imediat după conflict guvernul de la Belgrad a afirmat că nu va curăța Dunărea până când Occidentul nu repară toate podurile distruse. „Nu am distrus noi podurile și nu este sarcina noastră să le refacem.” a declarat Goran Matić, ministru fără portofoliu, apropiat al președintelui Slobodan Miloševici.

Pierderile armatorilor români

Cum este afectată România de blocarea Dunării? Care sunt pierderile imediate și pe termen lung? Cifra avansată este de 65 de milioane de dolari (pierderi și au fost evităate pe baza contractelor termice încheiate și parțial executate până la blocajul Dunării), iar afirmația aparține domnului Alexandru Serban Cucu, directorul general al Direcției Dunării și Căilor Navigabile din Ministerul Transporturilor. Din totalul sumei estimată (ca culață de specialiștii Ministerului Transporturilor împreună cu Asociația Armatorilor și Operatorilor Fluviali din România) companiile de nave navigale vor înregistra cele mai mari pierderi – circa 63 de milioane de dolari, operatorii portuari vor pierde circa 11 milioane de dolari, societățile de broaște circa 4 milioane, sănătatea navale (care închelaseră contracte de construcții și transport de nave) circa 1,2 milioane, iar administrația portuare în jur de 4 milioane (în urma neîncasării tarifelor de tranzit și trafic). Se adaugă 11 milioane de dolari, valoarea contracelor ce se puteau închide în acest timp (pentru toate aceste cifre a fost luată în calcul perioada cuprinsă între 1 aprilie-31 decembrie 1999).

De exemplu, pentru cazul pierderilor suferite de companiile de navigație românești, eloventă este situația societății Navigația Fluvială Română (NFR) Drăguța SA din Turnu Severin, care la finele anului 1998 obținea un profit de circa 138 de miliarde de lei, profit obținut în proporție de 96% din servicii prestate pe plătă extenuată, iar în prezent a ajuns să piardă 300.000 de dolari pe lună. În aceste condiții, pagubele estimate inițial pentru anul în curs la circa un milion de dolari, tind să devină de trei ori mai mari.

Incepând cu luna aprilie Direcția Dunării și Căilor Navigabile



Bogdan DINU



împreună cu asociații profesionale care reuneșc 95% din operatorii fluviali, au făcut mai multe demersuri pentru recuperarea acestor pierderi. Pe plan intern au propus ca navele care nu mai pot fi utilizate să fie scutite de plata tarifelor portuare. Totodată au intervenit pe lângă Ministerul Finanțelor în vederea reesalonării datorilor pe care firmele direct influențate de această situație le au la bugetul de stat și la bugetul asigurărilor sociale. Pentru că traficul fluvial să fie înținut în funcțiune cât să fie, mărturile sunt transportate până la Turnu Severin, de unde sunt preluate de către CFR Marfă către Ungaria și Germania.

Po de altă parte, Asociația Armatorilor și Operatorilor Fluviali din România (AACFR) și Ministerul Transporturilor au intervenit pe lângă organizația financiară internațională (Banca Mondială, Fondul Monetar Internațional s.a.) pentru a recupera o parte din pierderi, fără succes însă. Promisiunile în acest sens făcute tăilor vecine Iugoslaviei în timpul războiului au fost repede uitate. Amendamentul propus de România Organizației pentru Securitate și Cooperare în Europa (OSCE), care viza recunoașterea acestor pierderi, a fost respins, „organizația nedorind” – se spunea în textul respectiv – ca prin această recunoaștere să se creeze presunții de natură finanțieră asupra unor tări membre. Mai clar nici că se poate! Într timp, cancelarii europene au avansat și ipoteza (cinică și de-a dreptul rușinoasă) deblocării Dunării de către țările interesate aflate în aval, respectiv Bulgaria, România și eventual Ucraina. Propunerea nu a stârnit decât reacția ministrului Industriilor și Comerțului, Radu Berceanu, minoră totuși în comparație cu gravitatea propunerii. Nici președintele Em. I. Constantinescu nu a reușit să obțină ceva concret la Sarajevo la sfârșitul lunii iulie, când s-a lansat Pactul pentru stabilitate în Balcani, unde a cerut deblocarea în cel mai scurt timp a Dunării.

Reacții pe plan intern

Prestația jănică din exterior a făcut completă de prestăția de aceeași factură a guvernului și a primului ministru care au refuzat să răspundă la o scrisoare pe care Asociația Armatorilor și Operatorilor Fluviali din România o trimisesc pe data de 9 iulie, eșocăză soartă având cinci altă scrisoare deschisă adresată Parlamentului, Președinției, Guvernului, din data de 20 iulie, abia în



luna august ajungându-se la o întâlnire directă. Conjugate, aceste atitudini au dus la radicalizarea acțiunilor Asociației Armatorilor și Operatorilor Fluviali din România care a amenințat că în cazul în care colectanele lor nu vor fi ascultate, după epuizarea celorlalte mijloace de protest, vor trece la blocarea completă a navegației pe Dunăre. Anunțat inițial pentru 28 iulie, apoi pentru 4, 24 august și, din nou, pentru zilele de 1-3 septembrie, Dunărea a fost blocată abia pe 6 septembrie (când scriu aceste rânduri) pentru trei zile, la kilometrul 371, în apropiere de Călărași (locul pentru că aici Dunărea trece doar pe teritoriul României). Protestul AACFR este îndreptat acum mai puțin împotriva guvernului, ci mai ales vizează forurile internaționale (inclusiv Uniunea Europeană) și în special poziția autoritățile iugoslave.

Reactorul la atitudinea autorităților iugoslave față de accesul navelor românești pe sectorul iugoslav al Dunării (reamintim că, oficial, sectorul iugoslav al Dunării a fost declarat închis navigației) directorul NFR Drobeta Turnu-Severin, Dumitru Videc, declară, încă din 29 august: „Navigatorii români sunt în mare impas. Se pare că printre-o înțelegere cu bulgari, ucraineni și ruși, transportatorii fluviali din România sunt sabotati de autoritățile iugoslave. Prin blocarea Dunării la Călărași navigatorii români doresc să impună un embargou total împotriva iugoslaviei în ceea ce privește circulația pe Dunăre. În acest fel sărbătoare nu se vor mai putea alimenta cu carburanți și alte produse de strictă necesitate aduse de navele sub pavilion ruseș sau ucrainean.” Acum, când Dunărea este efectiv blocată, pozitia armatorilor români este sustinută și de guvern. Potrivit unor informații, în intervalul 1 iunie-15 iulie 1999, navele sub pavilion ucrainean au transportat 45.000 tone mărfuri, cele rusești - 1.069 tone, iar cele iugoslave - 3.460 tone și astăzi în condițiile în care armatorii români nu au transportat nimic. Mai mult, există rute ecologice pe Dunăre către Europa de Vest, pe sectorul iugoslav al Dunării, pe care navele rusești și ucrainene le este permisă circulația. După închiderea protestului de trei zile al armatorilor fluviali ministrul transporturilor, Traian Băsescu, a luat decizia de blocare a navelor iugoslave aflate în porturile Constanța și Cernavodă și interzicerea accesului pe Canalul Dunăre - Marea Neagră și în aplice interioare românești, tocmai datorită atitudinii „selective” a autorităților iugoslave. Rămâne de văzut care vor fi reacțiile internaționale la această blocadă „românească” a Dunării sau dacă acest protest va fi reluat pe termen nelimitat.

Secrетarul de stat în Ministerul Transporturilor, Alcodor Frâncu, precizează, în luna august, că ministerul va iniția după 1 septembrie, un proiect deordonanță de urgență privind instituirea regimului special pentru activitatea de transport fluvial și operare fluviulă care va avea caracter temporar, cu valabilitate limitată până la 12 luni de la redeschiderea traficului fluvial pe Dunăre. Oricum, guvernul ar trebui să aibă o atitudine mai flexibilă față de companiile de navegație fluviulă dacă nu doresc că, după ce a pierdut, practic, flota maritimă, să se afle în postura de a rămâne și fără cea fluviulă. Situația companiilor românești implicate devine tot mai dramatică. Ele pierd zilnic sume importante și însăși existența lor este pusă sub semnul întrebării, având în vedere că 75% din venituri provin din transportul internațional. În condițiile în care 127 de nave românești sunt blocate în amonte de Novi Sad, în curând aceste companii nu vor mai dispune nici de banii necesari întreținerii navelor aflate în porturi și probabil că o parte dintre acestea vor fi scoase la vânzare. Situația personalului acestor companii este, de asemenea, pusă sub semnul întrebării.

„În condițiile în care ar exista fonduri suficiente și utilaje performante, deblocarea Dunării ar dura trei-patru luni” – afirmă Serban Cucu. Dar, după cum spuneam și în rândurile de mai sus, ea este, în primul rând, o decizie politică. Cel puțin pe termen scurt, blocarea Dunării rămâne o problemă deschisă și, chiar în varianta cea mai optimistă, pentru companiile de navegație fluviulă românești va urma o lungă perioadă de incertitudini și greutăți financiare. Ca de altă ori în ultimii ani, dar de data aceasta, paradoxal, „cu temela făcută”. România rămâne unul din marii perdători economici ai războiului din Iugoslavia. O dată cu podurile iugoslave s-au spulberat și iluziile noastre (poate în paralel cu schimbarea conceptului de acțiune a NATO) despre forța diplomației, care s-a transformat, deja, în diplomația forței. „Libera navegație pe fluviu” despre care se vorbea în tratatul de la 1814 rămâne, într-un anumit sens, și în pragul mileniului trei „un poc prea îndepărat”.

FLOTA BRAZILIANĂ “PE RADAR”



Marina Militară a Braziliei (*Marinha do Brasil*) este o forță competență și bine echipată care se luptă să-și mențină și să-și îmbunătățească performanțele într-o perioadă de austерitate fiscală și instabilitate economică, se apreciază în articolul „*The Brazilian Navy blazes a trail in the South Atlantic*”, publicat de revista *Jane's Navy International* (iulie-august 1999).

În prezent *Marinha do Brasil* are un efectiv de 68.250 de oameni, o modernă flotă de suprafață și de submarine, singurul portavion în serviciu din regiune și cea mai eficientă forță de amfibii din America Latină.

Traficul de mărfuri în porturile braziliene atinge o valoare de aproximativ 6 miliarde \$ anual, iar marina militară are ca principală misiune protejarea linilor vitale de comunicații maritime – 7.400 km linii de coastă și 50.000 km căi navigabile, prin care se desfășoară 95% din traficul comercial și 75% din importurile de petrol ale Braziliei.

Componerea flotei

Portavionul *Minas Gerais* (ex-HMS *Vengeance*) face parte din clasa *Colossus*, cu toate că are 54 de ani, este în stare de eficiență. Are deplasamentul de 19.980 tone și a fost folosit în special pentru operațiuni antisubmarin. Se preconizează înlocuirea acestuia, până în anul 2010, în acest sens existând două variante: dezvoltarea unor programe indigene de construcție sau achiziționarea portavionului francez *Foch*.

Forța de escortă este formată din 6 fregate purtătoare de rachete ghidate din clasa *Vosper Thornycroft Mk10 Niterói*, 4 fregate din clasa *Broadsword* (ex-Royal Navy), 4 fregate din clasa *Garcia* (ex-US Navy) și 4 corvete purtătoare de rachete din clasa *Inhauma*.

Flota de patrulare costieră și fluvială este formată din 10 vedete de 217 tone din clasa *Grau*, 7 nave de 890 tone din clasa *Imperial Marinheiro* și 3 vedete fluviale. Sunt în exploatare și 7 dragoare din clasa *River* (ex-Royal Navy).

Flota de submarine are baza la Niterói (Rio de Janeiro) și include 4 submarine de atac din clasa *Tupi* și un

submarin din clasa *Humanité* (ex-Royal Navy clasa *Oberon*).

Corpușul de infanterie marină are un efectiv de 14.600 militari. Divizia de amfibii cuprinde 3 batallioane de infanterie, un batallion de artilerie, o baterie antiaeriană și subunități de comandă și comunicații. Suporțul logistic este asigurat de un batallion mobil, pe vehicule amfibii.

Comandamentul Infanteriei marine se află la Fort São José (Rio de Janeiro), iar structurile regionale subordonate sunt: Rio de Janeiro, Salvador, Recife, Belém, Manaus, Rio Grande, Laredo și Brazilia.

Pentru operații speciale este destinat batallionul Tonolero, care îndeplinește misiuni specifice în războiului neconvențional și acțiuni antiteroriste. Grupul de scafandri de luptă a fost înființat în 1970 și personalul s-a specializat în S.U.A. și Franță.

Cea mai mare navă de transport desant este *Matoso Maia* (ex-USS *Cayuga*), iar pentru operații de debarcare mai sunt în serviciu 2 nave din clasa *Ceará*, una din clasa *Dé Soto* precum și alte vehicule amfibii ușoare.

Traducerea și adaptarea Căpitan Costel SUSANU





NAVIGATORI ÎN LABIRINTUL CUNOAȘTERII

În concepția specialiștilor militari occidentali **Războiul informațiilor** (*Infowar*) este definit ca un complex de acțiuni duse în scopul contracarării, exploatarii, falsificării sau interzicerii transmiterii informațiilor emise de adversar și, totodată, pentru protejarea și exploatarea la maxim a informațiilor proprii, contracarând măsurile luate de adversar împotriva acestora.

Chiar dacă tehnologiile digitale ale informaticii și **telematicii** (tehnică de prelucrare și transmitere automată a informațiilor la mare distanță, prin intermediul sateliților sau al altor mijloace moderne de comunicații) sunt cele care au dat un impuls deosebit noului concept militar al "*Infowar*", în acesta au fost reunite și "vechile" forme de conflictualitate referitoare la informații.

Astfel, în **Războiul informațiilor** au fost incluse:

- comanda și controlul (C2 Warfare);
- cercetarea propriu-zisă (I B Warfare);
- războiul electronic (E Warfare);
- războiul psihologic (Psywar);
- războiul Informatiilor din domeniul economic (EI Warfare);
- războiul codurilor (Hackerwarfare);
- războiul cibernetic (Cyberwarfare);

În prezent, **Războiul informațiilor** a devenit o realitate de care trebuie să se țină cont, acesta constituind parte integrantă a unei operații militare. În domeniul particular și public s-au evidențiat deja episoade privind daunele importante pe care le pot provoca "intruși" neautorizați, asupra programelor aplicative, atunci când pătrund în sistemele informatiche.

Şi rețea **"Internet"** a devenit subiect al acestor atacuri. Spre exemplu **PENTAGONUL** transmite și receptionează 90% din informații pe **"Internet"**. Astfel de informații devin subiect de potențială atenție din partea "spărgătorilor de coduri" (**hackers**).

Chiar și rețea **informatică exclusiv militară a PENTAGONULUI** a devenit o fintă în acest sens și, probabil, toate sistemele informatiche militare și guvernamentale legate sau nelegate de **"Internet"** sunt subiecte ale aceleiași amenințări.

Spre deosebire încă de **PENTAGON**, care cunoaște bine

riscurile și amenințările și perfectionează continuu sistemele sale defensive în domeniu, ministerele apărării din alte state subevaluează încă aceste amenințări și daunele pe care ele le pot cauza, înțînând, în mod eronat, că vulnerabilitatea în domeniul informatic se concretizează numai printre "condiție" conflictuală cu tările mai avansate sub profil tehnologic.

În realitate, rețelele telematici sunt așa de cuprinzătoare, indispensabile și interdependente, încât un modest sabotaj asupra uneia dintre ele, efectuat de un insignifiant "mercenar" în serviciul "celui care plătește mai mult", poate cauza pagube enorme și paralizarea dispozitivelor vitale.

Pagube similare pot fi provocate chiar și unităților militare pe timpul ducerii operațiilor, în situații în care utilizează suporti informaționali digitali

informații, armament de precizie, forțe speciale) să devină "stăpân" al câmpului de luptă informațional (structuri de comandă și control, rețele telematici, senzori, sisteme de radionavigație tip GPS și similar etc.) va învinge, fără îndoială. Restul va fi capitulare sau măcel, în conformitate cu conștiința celor responsabili, stupiditate sau insensibilitate pentru soarta propriilor forțe umane guvernată (vezi sindromul Saddam Hussein, Miloșevici etc.).

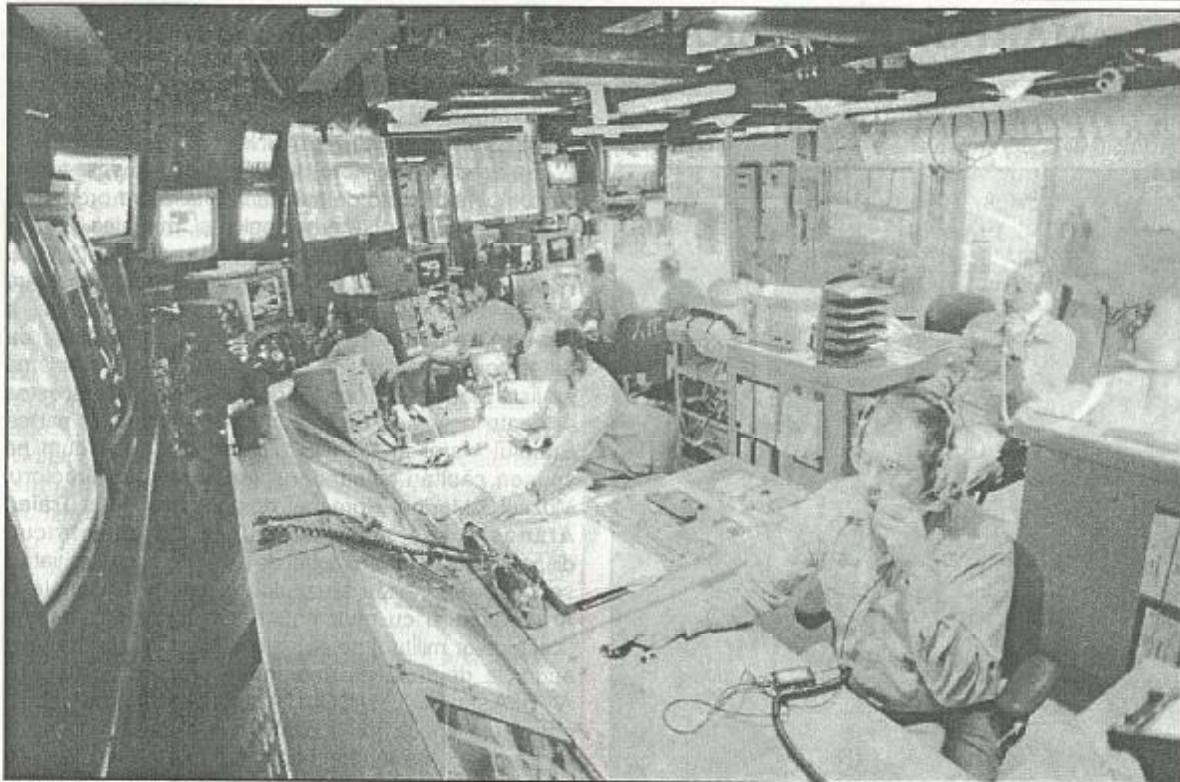
Nici o misiune - ofensivă sau defensivă - nu va putea fi dusă cu succes la final, fără preventivă asigurare că **războiul informational** poate fi câștigat. Această capacitate va fi tot mai vitală, în toate situațiile strategice și tactice, în timp de pace, în situații de criză și, mai ales, de război și vor cuprinde un spectru tot mai larg de aplicare.

În mod deosebit, cunoașterea "ordinii de bătaie" privind ducerea războiului electronic de către adversarul potential, cât și a "amprentei" electronice a mijloacelor sale, consimțită de ELINT (cercetarea electronică) sau de mijloacele ESM, (măsuri de sprijin electronic) este absolut necesară pentru planificarea și executarea oricărui tip de operație militară, cât și pentru monitorizarea, în timp de pace, a dispozitivelor militare de interes.

Capacitatea de a interzice libera utilizare a emisiunilor electromagneticice constituie un factor de avantaj foarte important, de care poate beneficia un dispozitiv operativ, singurul în măsură să interzică total, fără subterfugii sau soluții alternative, potențialul de luptă al adversarului. O netă superioritate în domeniul contramăsurilor electronice poate duce, singură, la câștigarea unei confruntări la nivel tactic și, adesea, dacă măsurile sunt reaplicate oportun, chiar la nivel strategic.

Informațiile vor domina câmpul de luptă, în viitor, nu numai în ce privește competiția pentru obținerea supremăției în domeniu, care are, de regulă, o valență negativă - de suprimare a capacitații inamicului - dar, mai ales, de optimizare a fluxului informational propriu.

Cea mai mare parte a acestora ține, astăzi, de două domenii, cel **informativ propriu-zis** (cercetare, supraveghere, recuncastere) și cel **gestional**, asa-zisul "**C**" (comandă, control, comunicații, computere etc.).



Considerații similare pot fi exprimate și pentru un subiect care reîntră în tema mai generală a gestiunii forțelor, întrucât constituie o "cerință" preliminară. Este vorba de navigația prin satelit, care influențează puternic asupra *supravegherii*. Dominația americană asupra acestui "mijloc" strategic - *NAVSTAR-GPS* c-aaproape totală, cel puțin pe termen mediu. Totodată virtualul monopol american are consecințe semnificative asupra aspirațiilor de "independență" militară ale unor "puteri" europene care nu dispun de asemenea instrumente - practic, toate - cu excepția Rusiei, care a lansat pe orbită o versiune rusească a *GPS*, denumită "*GLONASS*", nu la fel de fiabil ca originalul și incomplet, chiar.

SUA consimt, pentru F.A. aliate, accesul la facilitățile de bază ale sistemului, aceleia care permit, prin intermediul unei liste de chei, criptată, zborul cu precizie al avioanelor de atac și al rachetelor de croazieră.

Tările europene reflectă asupra întregii tematici și este probabil că se va merge către o inițiativă de contur scăzut, de valență declarat "comercială" care pune, totuși, bazele unei independențe graduale pentru bâtrânu continent. Europa va căpăta, probabil, o oarecare autonomie sau, cel puțin, o putere efectivă de condiționare în ce privește gestionarea *GPS*.

Supravegherea, Cercetarea și

Recunoașterea - Cei doi termeni - *supravegherea și cercetarea* - sunt în mod voit asociati. Întrucât, în viitor se vor uni, fiind separați doar de o secvență temporală tot mai îngustă. Mijloacele vor trede să se identifice pentru o mare parte din acestea și va dispare actuala dicotomie dintre momentul *strategic* preliminar (*cercetarea*) și cel *tactic* (*supravegherea*), care precede acțiunea la nivel operativ.

Deja, în Războul din Golf și cel din Kosovo integrarea dintre mijloacele de *cercetare* prin satelit, de *recunoaștere/ supraveghere* aeropuritate și cele "de lovire" a permis reducerea drastică a eficiențării baterilor de rachete a.a. ale adversarului.

După lansarea primei rachete, acelea erau identificate prin relevarea sațelitară a momentului lansării și atacate, la câteva minute, de către aviație.

În perioada imediat următoare - *supravegherea și cercetarea* - ultimii protagonisti ai revoluției informaționale în curs - își vor păstra conotația prevalentă *militară*. Principalele instrumente de "monitorizare" a dispozitivelor militare - vectorii permanenți de proiecție convențională, precisi și cu putere mare de rezoluție, vor depinde de fluxul de informații provenit de la senzori strategici și tatici, de tip nou: avioane "Awacs", "J-stars", sateliți "Eltint" și "Comint" și de

recunoaștere radar, în infraroșu, electronoptică și prin fotografiere, avioane de cercetare fără pilot cu mare autonomie, stații orbitale locuite, "constelații" de sateliți pentru telefonia mobilă. Toate aceste mijloace reprezintă "semnul comenzi" și vor fi apanajul unui club foarte restrâns, nefind încă clar dacă și Europa va face parte din el.

Tema are o valență *internațională* pentru sistemele satelitare și aeropuritate de tip *strategic* ("J-stars" și "Awacs") în timp ce rămân în mediul național sistemele de *supraveghere tactică*, ambarcate pe mic "platforme" aeriene pilotate sau nepilotate (UAV), cât și pentru cercetare cu mijloace de suprafață sau atmosferice - nave, avioane, posturi mobile ("Sigint", "Humint" etc).

Tendința către "europenizarea" unor astfel de sisteme, acolo unde este posibil, ar fi oportună, fiind echivalentă cu strângerea legăturilor comunitare în domeniul apărării. Programele NATO au, în acest sens, o *rată oportunistă*, reprezentă *unicul mod* de a accede la informațiile cu valoare operativă de importanță esențială și la respectivele tehnologii de vârf, aflate actualmente, îndeosebi, în posesia SUA.

**Comandor
Marius VELCĂ**

MARINA MILITARĂ

și

ARHEOLOGIA SUBACVATICĂ



Mărturisesc că tema acestui material mi-a fost sugerată de nemulțumirea și neîmplinirile (în această direcție, desigur) ale unui scafandru militar. Mai precis, este vorba de raportul invers proporțional care există între bogăția de repere arheologice submarine și eforturile sau acțiunile care se fac pentru recuperarea acestora. Să, mai mult, este vorba de modul în care Marina Militară s-ar putea implica în aceste cercetări arheologice submarine, sub îndrumarea unor specialiști sau arheologi.

Litoralul dobrogean al Mării Negre nu este lipsit de „comori” arheologice și vestigii ale unor civilizații apuse care așteaptă, în continuare, să fie scoase la suprafață. Paradoxal, de-a lungul anilor nu au existat decât tentative individuale, la întâmpinare, fără nici un plan, neorganizate, pentru recuperarea unora dintre aceste piese. Din căte cunosc, nici în celealte țări riverane ale Mării Negre situația nu este cu mult diferită. Una din explicații ar fi aceea că arheologia submarină necesită oameni specializați, echipamente speciale și, mai ales, fonduri financiare importante.

Cu toate acestea, în alte țări astfel de activități nu sunt puține, în unele dintre ele fiind implicate chiar și marinele militare ale statelor respective. Mă gândesc la Italia și la accordul semnat anul trecut între Ministerul Apărării și Ministerul Mediului și Bunurilor Culturale din această țară privind cercetarea unor zone de interes arheologic pentru descoperirea și aducerea la suprafață a unor vestigii. Concret, au fost utilizate navele vânatoare de mine din clasa „Lerici” pentru căutarea și cercetarea bunurilor arheologice submarine (pentru anul trecut au fost specificate patru zone de investigații).

Ulterior, această acțiune a fost popularizată atât în „Notiziario della Marina” (revista marinei militare italiene) dar, mai ales, în cadrul popularei emisiuni de televiziune Linia albastră (Lineablu-Vivere il Mare), difuzată săptămânal pe canalul RAI UNO.

Nu aş vrea ca cititorul să credă că îl irosesc timpul cu comparații lipsite de substanță. Italia are propriul ei litoral, cu alte resurse arheologice și, mai ales, cu alte resurse bugetare și financiare pentru marina militară. România are un buget de austerație, iar marina noastră militară dificultățile ei legate de lipsa combustibilului, a banilor, restructurare. Implicarea în cercetarea arheologică subacvatică este, poate, ultima problemă pe lista Marinei Militare. Dar, dincolo de toate acestea se poate face ceva. Cu o anumită deschidere din partea Statului Major al Marinei Militare - și după cum ne spunea căpitan-comandorul Ion Ionescu, directorul Muzeului Marinei Române, domnul viceamiral Traian Atanasiu și-a manifestat, încă de anul trecut, disponibilitatea pentru astfel de proiecte - cu o inițiativă serioasă din partea Muzeului de Istorie Națională și Arheologie și cu mult entuziasm (care nu lipsește scafandrilor militari) se pot mișca lucrurile. Nu mă refer acum la deplasarea unor nave precum GRIGORE ANTIPA sau EMIL RACOVITĂ pentru cercetarea vreunei epave din epoca romană aflată la mare adâncime și care ar necesita fonduri financiare foarte mari. Dar, cu eforturi minime, cu o barcă și scafandri, se poate prospecta, de exemplu, zona Cazinoului. Ar fi un început. Ar fi, în același timp, și un plus de Imagine pentru Marina Militară.

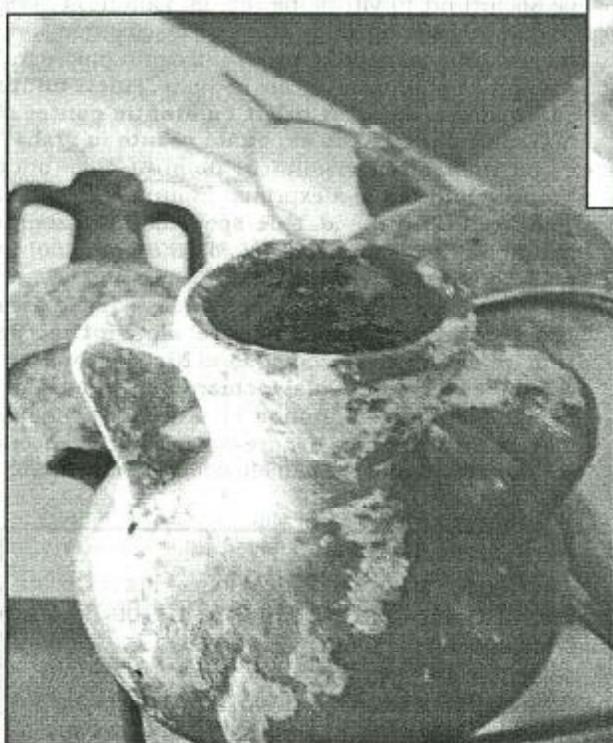
Am solicitat în acest sens și punctul de vedere al domnului comandor Victor Aurel Blidea, locuitor al șefului Statului Major al Marinei Militare, care a avut amabilitatea să ne declare următoarele: „Posibila implicare a Marinei Militare în cercetări arheologice submarine ar fi interesantă pentru noi și benefică pentru patrimoniul arheologic al Dobrogei și al litoralului românesc. Am fi onorați să participăm la astfel de acțiuni și mă refer aici, în primul rând, la scafandrii noștri care ar putea să desfășoare activități în sprijinul unor astfel de cercetări. Problema poate fi privată, însă, din două puncte de vedere. În primul rând, oamenii noștri nu sunt specializați în cercetarea arheologică deoarece aceasta are un specific aparte. De aceea, în cazul în care se va realiza un cadru legal de sprijin al unei astfel de acțiuni este nevoie de o instruire prealabilă a scafandrilor noștri. În al doilea rând, ca peste tot în zilele noastre, o astfel de activitate ar trebui sprijinită cu un minim de fonduri bugetare pentru a reuși să acoperim aceste ore de scufundare.”

Căpitan - comandorul Mircea Micu, comandanțul Diviziaționului nave scafandri, ne-a declarat pragmatic: „Navele și scafandri din subordinea mea ar participa cu cea mai mare plăcere la astfel de cercetări arheologice submarine. Scafandrii militari au mai prestat activități sub apă pentru diverse firme și asta pentru că există un cadru legislativ care permite acest lucru, desigur, pe baza unor contracte și a plărilor unor sume de bani, pentru că, așa cum spunea cineva, în ziua de azi numai cântecul păsărilor din codru mai este gratuit. În cazul în care nu există acești



bani, singura variantă posibilă ar fi aceea ca în cadrul pregătirii pentru luptă anumite ore de scufundare, cum ar fi de exemplu cele rezervate căutării de mine, să se desfășoare în anumite raioane de interes arheologic, astfel încât, paralel cu îndeplinirea misiunilor, scafandri militari să aducă la suprafață și eventualele obiecte de interes arheologic găsite pe fundul mării."

Am încercat să aflăm și părerea unui scafandru militar care ar putea participa efectiv la astfel de activități. Locotenent-comandorul **Florian Stănculeț**, comandant grup scafandri de mare adâncime de pe nava **GRIGORE ANTIPA** a ținut să precizeze: „*În cadrul antrenamentului de scufundare, desigur cu aprobarea Statului Major al Marinei Militare și împreună cu specialiștii Muzeului de Istorie Națională și Arheologie Constanța, ar fi posibilă descoperirea și scoaterea la suprafață a unor piese arheologice care sunt numeroase în această zonă și care, lucru important, nu sunt colmatate, adică nu ar presupune echipamente speciale și o muncă deosebită. Eu și oamenii din subordinea mea am participa cu placere la o astfel de acțiune. Nu ar fi numai o activitate patriotică, ci și un rezultat al muncii sub apă. Rețin, nu ar fi extraordinar de greu de organizat o astfel de activitate care, în mod sigur, ar îmbogăți patrimonul muzeelor constănțene. Cercetarea arheologică submarină ar putea fi ceva frumos și, în același timp,*



ceva inedit pentru noi.”

La Muzeul Marinei Române a existat, între anii 1969 și 1983, un sector de cercetări subacvatice și arheologice condus de cunoscutul scafandru, în prezent căpitan-comandor (r) **Constantin Scarlat**, cu exponate rezultate din activitatea personală a acestuia. Despre modul în care muzeul ar putea sprijini o inițiativa în

domeniul cercetării arheologice subacvatice, directorul acestei instituții, căpitan-comandorul **Ion Ionescu** ne-a spus următoarele: „*Muzeul ar putea să facă următoarele activități: în primul rând, să asigure consultanță științifică, în sensul de a pune la dispoziție documentații privind natura și arhitectura fundului mării în anumite zone, după care obiectele găsite să fie scoase la suprafață și aduse la restaurat – pentru că*



Foto: Octavian Șerbănescu

Erem aceasta posibilitate – și ulterior să între în patrimoniu și să continuăm cercetarea acestora. E de preferat ca toate activitățile să le desfășurăm în colaborare cu Muzeul de Istorie Națională și Arheologie Constanța, pentru o bună coordonare și valorificarea optimă a potențialelor descoperiri.”

După cum a rezultat și din spusele interlocutorilor noștri, fără bani nu se pot face prea multe lucruri, în ciuda disponibilității arătate de Marina Militară și de oamenii săi. Ar fi păcat, însă, pentru că dacă Marina Militară nu se va implica este cu atât mai puțin probabil să o facă firmele private de scafandri (poate cu excepția unor acte izolate de sponsorizare). Fiind amândouă instituții bugetare, poate că Ministerul Apărării Naționale și Ministerul Culturii vor ajunge la încheierea unui acord și în privința acestei activități care are și un caracter – după cum spunea unul dintre interlocutorii noștri – patriotic. În numărul viitor vom reveni și cu punctul de vedere al **Muzeului de Istorie Națională și Arheologie Constanța** și al muzeului din Mangalia, locul în care **Valentin Georgescu** – directorul muzeului – și o echipă de scafandri din Padova au efectuat în ultimele veri câte două săptămâni de cercetări arheologice submarine.

Bogdan DINU



AGENDĂ CULTURALĂ

BRĂILA, 10 AUGUST 1999

In poczia eclipsei, când toti aveam mintea infierbântată de fenomen, de credeam că s-au sfârșit subiectele. Flotila de Dunăre "Mihail Kogălniceanu" a organizat un simpozion dedicat marinilor și, tot intru cîstirea lor, deschiderea "Camerei tradițiilor de luptă ale Flotilei".

Scrioziitatea și modul pertinent de tratare a temelor prezentate în evoluția lor îtreacă, alti, la fluviu, locul genezei flotei militare române moderne și al slujitorilor săi au impus de la primele alocuțiuni sustinute de către gazde: comandor **Petre Cioromele** și locotenent-comandor **Viorel Boboc**. De același succes s-au bucurat și temele prezentate de doamna **Mariana Cojoc** și domnul căpitan-comandor **Ion Ionescu**, de la Muzeul Marinei Române. Evocarea contribuției flotei fluviale la cele două conflagrații mondiale ne-a apartinut.

Punctul culminant al acțiunii, cerut de însăși tradiția milenară a flotei danubiene, a constat în inaugurarea muzeului marii unități de către domnul comandor **Nicușor Ionescu**. După cum ne povestise în seara precedentă, mai întâi a fost lansată de comandanțul brigăzii, pe care a imbrățisat-o dintr-un început, penru ca mai apoi să se identifice cu ea și să o concretizeze, ajutat de colegii domniei sale, și ei brăileni get-beget „Formăm o echipă încheiată - ne spune comandorul **Nicușor Ionescu** - pentru care Camera tradițiilor este un început, căci dorința noastră nu se oprește aici, protecțam un muzeu al Dunării de Jos, pe care să-l realizăm împreună cu Primăria, Prefectura și noi, marinarii, să venim cu zestrea atâtă generații”.

„Însuți la zestrea dumneavoastră și nava noastră (SIRET, ex **MIHAI VITEAZUL** n.n.). În cele aproape trei decenii a trăit o istorie lovită, puntea ei a fost călcată de atâtia șefi de stat - intervine căpitan-comandorul **Emilian Tita**, gazda noastră, a constantenilor. Si să nu uitam că decorațiile



interioare, executate în furnir de nuc și paltin, aparțin unui marinăru recunoscut și ca pictor, **Dimitrie Stiubel**!”

Deci o viitoare navă-muzeu, iar comandanțul de astăzi, pertinentul custode de mâine!

Revenim la sediul Flotilei unde, dintr-un hol elegant în care tronează bustul marei om politici și de cultură **Mihail Kogălniceanu**, pătrundem în muzeu. Condensate pe verticală: imagini foto adunate cu migală și scrupulozitate, obiecte dispuse pe socluri ori în vitrine ne duc cu gândul la acele „reguli folosite de ținut minte la vizitarea unui muzeu”, întocmite pe la anul 1880 de un muzeograf anonim ca și munca tagmei în sine: „**Tineti minte că un singur exponat privit cu atenție contează mai mult decât 20 de exponate văzute în grabă!**”

La încheierea vizionării, domnul comandor **Nicușor Ionescu** și-a exprimat multumirile pentru competentul ajutor dat de specialiștii Muzeului Militar Național și Muzeului Marinei Române, în realizarea expoziției.

Dorim să menționăm echipa brăileană, autoarea „Camerei tradițiilor de luptă ale Flotilei de Dunăre”, formată din comandorul **Nicușor Ionescu**, căpitan-comandorul **Culai Lichiardopol**, locotenent-comandorul **Viorel Boboc** și plutonierul-major **Marian Stratulat**, și să-i adresăm felicitări și succes în realizarea mulți visatului Muzeu al Dunării de Jos.

Altă ... în vîrful acului



O reușită expoziție de goblenuri – autor **Corina Vochițu** – a fost găzduită de Cercul Militar Constanța, în perioada 6-15 august, bucurându-se de un real succes.

În cadrul vernisajului, au elogiat munca și talentul autoarei, adevărată artă realizată... În vîrful acului, criticul Simona Rusu, de la Muzeul de artă Constanța, căpitan-comandorul Ananie Gagniuc, șeful Cercului Militar, profesorul Geo Vlad și comandorul (r) Valentin Donici.

Naturaletă peisajelor, cumințenia portretelor, pastelul florilor și sfîntenia coborâtă din icoane au impresionat ochiul și au măngâiat sufletul vizitatorului.

AGENDĂ CULTURALĂ

Carnet plastic

DE VORBĂ, DUPĂ VERNISAJ

Început de gustar, caniculă. Ronda Cercului Militar Național arhipină. În ancadramentele murale, lucrări în ulei pe pânză de dimensiuni pe măsura lor. Să fi vrut pictorul să răspundă anume acestui spațiu, decorându-l? Nu cred, una dintre ele o recunosc: era acum doi ani în atelierul de la Cercul Militar Tulcea.

Rămân întuită locului, deși multimea trece de la stânga la dreapta și invers; nuferi – lumini aprinse plutesc pe apă; merg să lumineze calea celor dragi, celor aleși... Dar tinerețea, forța, dragostea de viață irumpă într-un îndrăcit Căluș. **Eugen Ilina, autorul**, încercase acum câteva luni să mi-l prezinte pe călușarii lui, cu care are obârșie comună pe Oltul Inferior, într-o filosofie ce acum îmi scapă. Îmi las privirea să coboare pe pletele unei sălcii în undele line ale Dunării – iubire veche la Sulina, Tulcea...

O compoziție încărcată și facil sugestivă o privesc în treacăt, făcându-i cu ochiul. Suntem cunoștințe vechi; în una mai a fost expusă, în premieră, la Aula Academiei Navale, cu prilejul sărbătoririi unui bric aflat în refacere.

Cercul trebuie să se închidă. Instinctiv, întind mâinile să măngâie formele migălite în marmură de Rușchita, frânează pornirea și urmăresc linia elegantă a unui tors. Un cap de copil (fără urmă brâncușiană) face ochii să se umezească. Câtă inocență! Sculpturile, adevărate bijuterii în lemn ori marmură, degajă echilibru, finețe, gingăsie, fantezie și, paradoxal, forță.

AQUAPOEMUL – PASTEL LA TÂRM DE MARE

Etapă distinctă în suita manifestărilor estivale cu care ne-a delectat filiala Constanța a Ligii Navale Române, „Luna spiritualității românești” a culminat, în perioada 10-30 august a.c., cu o originală expoziție de pictură.

Prin intermediul a 80 de lucrări reunite tematic sub genericul „POEME MARINE”, oferite cu generozitate publicului vizitator de Muzeul Marinei Române, cromatica apelor, pastelul marin și reprezentările grafice de excepție ale piloreșcului românesc, dominate de personalitatea bine conturată a autorilor, etalate în salonul expozițional „Comandor Dimitrie Stăubei”, au impus doi parteneri insolvi. Atât jocivială **Teodosia Avram**, revenită pe simezele Muzeului Marinei Române cu o 13-a expoziție personală, cât și artistul plastic japonez **Takashi Ono**, aflat la a 3-a expoziție



lucru cert, sculptura aflată parcă în competiție cu pictura, la **Eugen Ilina**, câștigă un binemeritat loc întâi.

„Maestre, caii dumitale dansează cu coame despletite în marmură sură!” - îi arunc provocator fraza maestrului **Marcel Chirnoagă**.

„Caii lui tridimensional s-au desprins de mult din nebuna-mi hergherie” - îmi răspunde cunoscutul grafician.

Privesc cu atenție fantasticii cai, aflați în amețitoare dansuri și în gând îmi vine acel cal alb, cu rădăcini adânc implantate și cu căutătura spre stele, „Alter Ego”, cum mărturisea **Eugen Ilina**.

În încheiere, fără modestie, redau cuvintele cu care artistul ne-a gratulat: „**Redacția revistei MARINA ROMÂNĂ și dumneavoastră ati avut încredere dintr-un început în mine și m-ați încurajat când eram privit cu rezerve de alții. Vă mulțumesc!**”

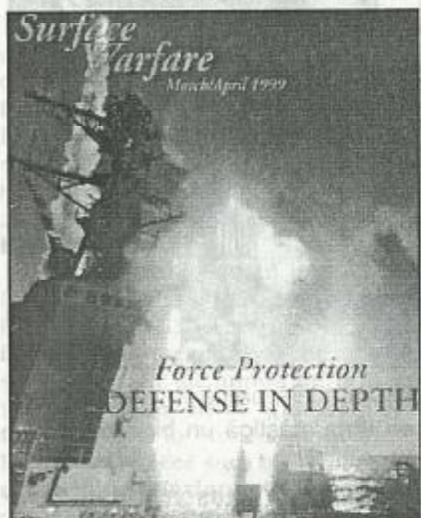
Mariană PAVĂLOIU

pe teritoriul României, vin să-și împlinească crezul și să reconfirme iubitorilor de frumos ceea ce universul acvatic imprimă vietii îndeobște: sens, vitalitate și beatitudine. Memori ai Ligii Navale Române, filiala București, ambi își oglindesc visarea în lacrima cerului care a zămislit talazul – sursa eternelor poeme marine.

Remarcând deopotrivă metafora portretistică a **Teodosiei Avram** (uleiuri, acuarele, grafică) și pragmatismul sobru cu care convertește aproape fotografic realitatea înconjuratoră oaspetele **Ono Takashi** – prezent, alături de acuarelă și grafică, cu genuri tradiționale precum sumie, șode și origami – criticul de artă **Florica Cruceru** a asociat exuberanța mesajului artistic cu potențele creativității pe care ambii expozații le posedă și le cultivă cu succes.

Locotenent-comandor Marian MOȘNERGU

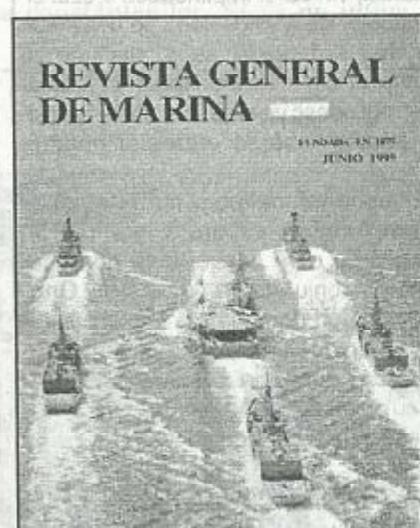
REVISTE DE MARINĂ STRĂINE INTRATE ÎN BIBLIOTECĂ REDACTIEI



BLAUE JUNGS (August 1999) • Cronologia conflictului din Kosovo
 • Riscurile consumului de alcool • Caracteristici tehnico-tactice ale navelor de patrulare din clasa **Gepard** • Constituirea noului corp multinațional format din militari germani, danezi și polonezi • Instrucția navală – obiectiv prioritar
 • Antrenamentele simulate pe calculator. (C.S.)



REVISTA GENERAL DE MARINA



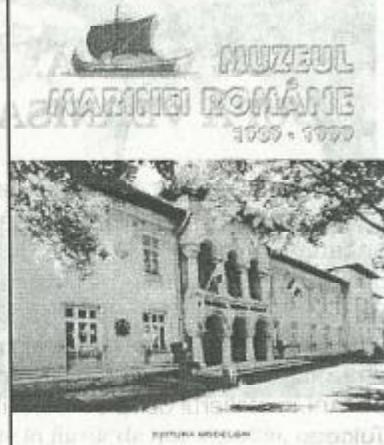
REVISTA GENERAL DE MARINA (Iunie 1999)

- Viitorul aviației tactice din Marina Militară Spaniolă
- Submarinele convenționale în noua strategie
- Conservarea în Muzeul Naval din Madrid a vestigilor de pe nava San Diego
- Spații maritime de interes ecologic: Strâmtoarea Gibraltar
- Marea în filatelic: Radioul – această mare invenție.

(B.D.)

Noutăți editoriale •

John L. Williams Charles M. Nease
Cecil C. Atkinson Robert W. Bremmer Gerald G. Gandy



La Editura „Modelism” a apărut monografia „Muzeul Marinei Române 1969-1999” sub semnătura unui colectiv de specialiști de la aceeași instituție (căpitan-comandorul Ion Ionescu, locotenent-comandorul Marian Moșneagu și muzeografii Carmen Atanasiu, Georgeta Borândă, Cornel Greavu). Cuvântul înainte este semnat de viceamiralul Traian Atanasiu, șeful Statului Major al Marinei Militare, din care reproducem mai jos câteva aprecieri:

... Muzeul Marinei Române din Constanța s-a înscris încă de la înființare în circuitul de promovare a istoricului flotei românești, fiind locul ideal de întâlnire pentru toți pasionații patrimoniului marin.

Prin performanțele și utilitatea lui socială, acest așezământ s-a dovedit a fi în cei 30 de ani de activitate una dintre cele mai complexe instituții cultură-științifice educaționale pentru instruirea, educarea și agrementul publicului vizitator. Prin contribuția la formarea constituentei istorice și calitatea ofertei culturale, Muzeul Marinei Române – singura instituție din Marina Militară care are inclus în statutul propriu ca obiectiv prioritar cercetarea științifică – a dovedit că știe să fie recunoscătoare înaintășilor, păstrându-le memoria pentru generațiile care îl urmează și înscriindu-le efortul, strădania și reușitele în patrimoniul universal."

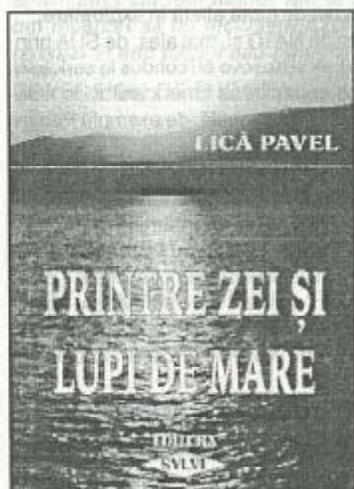
„...Așașmentul și respectul față de comunitatea maritimă și fluvială românească au generat alcătuirea acestei prime monografii a instituției, sărbătorirea celor trei decenii de activitate a Muzeului Marinei Române fiind nu doar pretextul ci și motivația înfăptuirii acestui act editorial.”

Noutăți editoriale

Noutăți editoriale

În această vară a apărut, la editura Academiei Navale „Mircea cel Bătrân” din Constanța, cel de-al doilea volum al lucrării „Istoricul navelor-scoală MIRCEA”, respectiv „Nava-școală MIRCEA”, avându-l drept autor pe prof. univ. dr. Valentin Ciorbea.

Cu un cuvânt înainte al contraamiralului (r) Cornelius Cristescu, consistenta lucrare (385 de pagini) este structurată în două mari părți („Nava-școală MIRCEA – continuatoare strălucită a spiritului și tradiției Marinei Române” și „Istoricul navei-școală MIRCEA”), unsprezece anexe și un rezumat în limba engleză. Lucrarea este completată de un supliment fotografic (un adevărat album, parțial color), fiind tipărită în condiții grafice de excepție.(B.D.)



Binecunoscut în publicistica militară, colonelul **Lică Pavel**, redactorul-șef al redacției de radio și televiziune „Scutul Dobrogei”, având șansa unor călătorii „**Printre zei și lupi de mare**”, ne împărăștește, în stilul antrenant al notelor de călătorie, impresiile domniei sale în chip de „călător pe sapte mări” în compania acelor „minunati oameni care stăpânesc caii-putere ai navelor militare”.

Citind paginile cărții, scrisă cu talent și har, ai revelația descoperirii nu numai a unor aspecte interesante din viața la bordul navelor, cu „lupii lor de mare”, dar și date despre locuri încărcate de istorie și civilizație care vin să ne îmbogățească spiritual.

La mai multe călătorii și cărți, domnule colonel !

Apărută la Editura Militară București, cartea intitulată „**Politica Rusiei în bazinul Mării Negre – 1878-1916**” este semnată de domnul căpitan-comandor Ion Ionescu, directorul Muzeului Marinei Române din Constanța.

Lucrarea este rodul investigațiilor și sintezei realizate de un profesionist în domeniu – autorul fiind absolvent al Facultății de Istorie și Științe Administrative, din cadrul Universității „OVIDIU” – care apelează la o impresionantă bibliografie de specialitate și la documente de arhivă pe care și sprijină afirmațiile și opiniile asupra acestui fascinant subiect – politica Rusiei imperiale la sfârșitul secolului trecut și începutul celui actual.

Incluzând informații și concluzii interesante, relevante cu pertinență, dar și cu modestie, cartea se recomandă atât specialistului cât și cititorului obișnuit, preocupat de domeniul.





PICĂTURA CHINEZĂSCĂ

China a blocat intrarea navelor militare ale SUA în portul Hong-Kong, ca urmare a bombardării ambasadei chineze de la Belgrad, se arată în articolul „*China creates cause for concern*” din revista „*Jane's Navy International*” (iul./Aug 1999).

Această măsură, considerată de surse americane ca fiind „temporară”, coincide cu tensiunile create între China, SUA și Rusia referitoare la strategia folosită de NATO în operațiunea „Allied Force”. În plus, se constată o creștere a îngrijorărilor americane privind capacitatea strategiei militare națională de a face față noilor provocări de pe scena internațională.

Fisura diplomatică dintre SUA și China a ajuns la un punct critic: Beijing-ul acuză implicarea serviciilor secrete americane în operațiunile militare care au condus la bombardarea ambasadei de la Belgrad, din „neglijență criminală”. De cealaltă parte, SUA contraatacă și acuză spionajul chinezesc de penetrarea celor mai secrete programe nucleare, de-a lungul cătorva zeci de ani.

Astfel, conform raportului COX, prezentat în Camera Reprezentanților, informațiile secrete referitoare la tehnologia nucleară obținute cu ajutorul agenților au permis Chinei să dezvolte programe, să construiască și să testeze cu succes armament nuclear, într-un timp neobișnuit de scurt. Datorită acestor informații cercetarea nucleară chinezăscă a facut, în câțiva ani, un salt spectaculos, de la tehnologia anilor '50 la proiecte de arme termonucleare dintre ce e mai moderne. Acest lucru a fost posibil prin „furtul de tehnologie americană”, se arată în raport.

Programele dezvoltate vizează, în special, rachetele balistice cu rază medie de acțiune, ceea ce are un efect semnificativ în influențarea balanței regionale a puterii, mai

ales în ceea ce privește relația specială cu Taiwan-ul. Această situație reprezintă, de asemenea, un risc considerabil pentru interesele americane și forțele desfășurate în Asia și Pacific. Beijing-ul respinge ferm toate aceste acuzații de spionaj.

Relațiile dintre China și SUA s-au deteriorat continuu în ultimii ani, ceea ce explică implicarea chinezilor într-un conflict care s-a desfășurat la peste 4000 de mile, cum a fost cel din Kosovo. Cu trei ani în urmă forțe navale și de desant ale Chinei au desfășurat un impresionant exercițiu cu trageri de luptă, inclusiv cu activarea bazelor costiere de rachete balistice, ceea ce a forțat US Navy să desfăsoare de urgență două grupuri de portavioane în zona Taiwan-ului. Surse militare indică faptul că astfel de exerciții sunt planificate și în viitorul apropiat.

Imposibilitatea celorlalte state din regiune de a face față demersurilor Chinei de a domina Marea Chinei de Sud constituie un motiv potential de criză regională. În paralel, forțele militare chinezesti continuă programele de modernizare, în special cu ajutorul Rusiei. De curând au intrat în stare operativă 4 submarine din clasa *Kilo*, dintre care 2 sunt tip 636, modernizate, 2 distrugătoare de 8400 tone din clasa *Sovremenny*, echipate cu rachete supersonice navă-navă tip *Raduga SS-N-22 (Sunburn)* precum și noul distrugător din clasa *Luhai*, construit în China – cea mai mare navă de luptă aflată în exploatare.

Dificultățile întâmpinate de NATO și, mai ales, de SUA prin implicarea în conflictele din Irak și Kosovo au condus la serioase semne de întrebare privind capacitatea americanilor de a se implica într-o a treia criză majoră regională, de exemplu Peninsula Coreeană sau Marea Chinei de Sud.

Strategia de securitate a SUA vizează două potențiale teatre majore de război și avertizează că nu sunt forte și mijloace pentru gestionarea altora. Totuși, ce se va întâmpla dacă SUA vor fi nevoite să se implice într-un ipotetic „al treilea teatru de război”, în condițiile în care China și Rusia sunt implicate? Este greu de răspuns la această întrebare „însă este evident faptul că existentul concept strategic al celor „două teatre de război” poate să ajungă la o răscruce mai devreme decât se anticipase.

**Traducere și adaptare
Căpitan Costel SUSANU**



NAVE DE LINIE (Secolele XVII - XIX)

Sub titlul acestei rubrici vom începe să prezentăm cîitorilor noştri, sub forma unor selecţii tematice, evoluţia principalelor tipuri de nave de luptă, ilustrată cu schițele sau profilele navelor respective. Demersul nostru are la bază lucrarea THE ENCYCLOPEDIA OF SHIPS. The history and specifications of over 1200 ships (General Editor: Chris Marshall, Blitz Editions, Leicester, Anglia, 1996) din care provin aproape în totalitate schițele, datele și caracteristicile și pe care ne-am mărginit doar să le traducem pentru cîitorul român, păstrând caracterul lor tehnic și sintetic (de altfel, spațiul și concepția rubricii nu ne-ar fi permis o prezentare detaliată). Pentru navelor de linie (cuirasate) selecția a fost realizată cu amabilitate de către colaboratorul nostru constant, comandorul (r) Francisc Hosciuc și, ca orice selecție, ar putea fi considerată subiectivă sau incompletă. Domnia sa a prezentat la început patru din navelor de linie cu vele ale secolelor XVII-XVIII, accentul căzând – în mod firesc – pe cuirasatele din a doua jumătate a secolului XIX odată cu apariția celor două elemente fundamentale, cuirasa și tunurile de mare calibră, la care se adaugă, desigur, propulsia mecanică. Selectia încearcă să prezinte navelor aparținând căt mai multor ţări și acolo unde a fost cazul am încercat să nu includem navelor care fuseseră descrise detaliat în alte pagini sau numere ale revistei noastre.

SOVEREIGN OF THE SEA

Tipul: navă engleză de linie cu vele;

Armament: 100 de tunuri;

Lansată: 1635.

Sovereign of the Sea a fost realizată de celebrul constructor englez Phineas Pett, având cel mai puternic armament pentru acele timpuri.



OREL

Armament: 20 de tunuri;

Lansată: 1669.

Orel a fost prima navă de război cu vele rusească și a fost folosită pentru protecția navelor de comerț ruse pe Marea Caspică și Volga; avea trei catarge.



VICTORY

Tipul: navă engleză de linie cu vele și cu trei punți;

Deplasament: 2.162 de tone;

Dimensiuni: 56,30 m x 16 m;

Armament: 100 de tunuri;

Lansată: 1765.

În bătălia de la Trafalgar (1805), Victory a fost nava comandantului amiralului englez Horatio Nelson. În timpul bătăliei, amiralul Nelson a fost împușcat din gabia artimon a navelor de linie franceze Redoutable. În prezent nava este păstrată ca monument istoric într-un doc uscat la Portsmouth.



KAISER MAX

Tipul: cuirasat austriac;

Deplasament:

3.645 tone (3.588);

Dimensiuni: 70,2 m x

12,8 m x 5,3 m;

Propulsie: motor dispus

orizontal cu o singură

elice;

Viteza maximă:

11,4 noduri;

Armament principal: 16 tunuri de 48 de livre;

Cuirasa: grosimea în borduri era de 110 mm;

Lansată: martie 1862.

Kaiser Max a fost una din cele trei unități ale unei clase de cuirasate construite pentru marina militară austriacă.

Erau versiuni

modificate ale

clasei precedente,

cu mai multe tunuri

și alte modificări

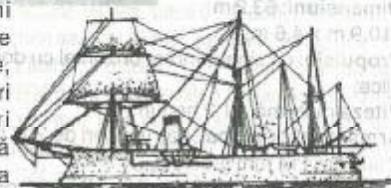
minore.

După

numai câțiva ani, la

corpuș navelor s-au

constatat stricări majore. Aparatul propulsor a fost demontat și instalat ulterior într-o altă navă care va purta același nume. Corpul navei a fost tăiat în 1878.



ARMIDE

Tipul: cuirasat

francez (din clasa

Alma);

Deplasament:

3.569 tone (3.513 tone);

Dimensiuni: 70 m x

14 m x 7 m;

Propulsie: un singur arbore dispus orizontal;

Viteza maximă: 11,9 noduri;

Armament principal: șase tunuri de calibrul 193 mm;

Cuirasa: 152 mm la centură, 122 mm la baterii;

Lansată: noiembrie 1867.

Armide și celelalte săse navelor surori au fost proiectate ca nave cu o baterie dispusă în centrul lor pentru a fi utilizată în zonele și bazele militare îndepărtate. Marile cuirasate care erau în serviciu la acea dată erau prea costisitoare pentru a fi construite și întreținute departe de Europa, astfel încât Armide era extraordinar de potrivit pentru zonele unde era puțin probabil să întâlniească un oponent mai puternic decât el însuși. Armide avea corpul din lemn și o velură corespunzătoare unei navelor de tip barc, cu vele totalizând o suprafață de 1.450 de metri pătrați. Navelor din clasa Alma erau foarte manevrabile, capabile să întoarcă într-un cerc cu diametrul de 330 metri.



BASILEUS GIORGIOS

Tipul: cuirasat grec;

Deplasament: 1.802 tone (1.774 tone);

Dimensiuni: 61 m x 10 m x 4,8 m;

Propulsie: motoare cu două elice;

Armament principal: cinci tunuri de calibrul 223 mm;

Lansată: decembrie 1867.

Comandor (r) Francisc HOSCIUC



Basileus Georgios a fost o navă mică, cu bateria plasată central, centura cuitasei întinzându-se pe totă lungimea navei. Greutatea cuitasei era de 340 de tone din deplasamentul său, ceea ce i-a conferindu-i acestui micuț

cuirosat mari capacitați ofensive și defensive pentru un deplasament atât de mic în comparație cu oricare alt cuirosat al timpului său. Bateria era plasată înaintea centrului navei și în fața coșului și cu posibilitatea de a trage atât în proa cât și în pupa.

ARMINIUS

Tipul: cuirosat german;

Deplasament: 1.917 tone (1.887);

Dimensiuni: 63,2 m x 10,9 m x 4,6 m;

Propulsie: un singur motor orizontal cu doi cilindri, o singură elice;

Viteză maximă: 11,2 noduri;

Armament principal: patru tunuri de 208 mm;

Cuirasa: 114 mm grosime.

În 1860 Prusia era neliniștită de propria sa apărare împotriva danezilor. Incapabilă să-și construiască singură nave de război adecvate, Prusia și-a îndreptat privirile în exterior și a achiziționat vasul *Arminius*, o navă care fusese construită în Anglia. Ea a fost completată în pripă, dar oricum prea târziu pentru a lua parte la războiul cu Danemarca, din Marea Baltică. Fiind unul dintre tipurile proiectate de comandorul Cowper Colos, din Royal Navy, *Arminius* a devenit primul cuirosat care a intrat în compunerea a ceea ce va deveni marina militară germană. Ulterior a devenit o navă de apărare a coastei, ajutând la protejarea râului Elba în războiul franco-prusian din 1870. A fost făiată în 1921.

FETH - I - BULEND

Tipul: cuirosat turcesc;

Deplasament: 2.805 tone (2.761);

Dimensiuni: 72 m x 12 m x 5,5 m;

Propulsie: motor dispus orizontal cu o singură elice;

Viteză maximă: 13 noduri;

Armament principal: patru tunuri de calibrul 228 mm;

Cuirasa: 152 - 228 mm în zona liniei de plutire.

Feth-I-Bulend a avut un corp de fier, fiind de tipul navă cu o baterie centrală, construită la Blackwall în Londra. A fost lansată la apă în 1868 și terminată în 1872. A fost reconstruită între 1903 și 1907. În 1912 *Feth-I-Bulend* a fost scufundat de vedeta torpiloare grecească No. 11.

ALMIRANTE COCHRANE

Tipul: cuirosat

chilier;

Deplasament: 3.631 tone (3.574 tone);

Dimensiuni: 64 m x 13,9 m x 6,7 m;

Armament principal: șase tunuri calibrul 209 mm;

Cuirasa: 229 mm în borduri, 203 pâră la 152 mm la baterie centrală;

Lansată: 1874.

Almirante Cochrane și nava soră, *Blanco Encalada*, combinau o protecție bună cu un armament puternic pe un vas cu un deplasament mic. Tunurile erau în turele cuitasate. Ambele nave au luat parte la războiul cu Peru, când Chile a luat mari părți din coasta peruviană. *Blanco Encalada* a fost primul cuirosat care a fost scufundat de o torpilă modernă.

MESSUDIEH

Tipul: cuirosat turcesc;

Deplasament: 9.865 tone (9.710 tone);

Dimensiuni: 101 m

x 17,9 m x 7,9 m;

Propulsie: motoare dispuse orizontal cu o singură elice;

Armament principal: trei tunuri calibrul 178 mm, 12 tunuri calibrul 254 mm;

Cuirasa: 152 - 305 mm în borduri, 178 - 254 mm la baterii;

Lansată: octombrie 1874.

Messudieh a fost o navă cu bateria dispusă central, cu velatură completă și cu un pînă în proa. Combină o putere de foc considerabilă, cu o bună protecție, viteză și rezistență, la care se adăugau bune calități nautice. A fost scufundat în 1914.

COLBERT

Tipul: cuirosat francez;

Deplasament: 8.890 tone (8.750 de tone);

Dimensiuni: 97 m x 17 m x 9 m;

Propulsie: motor dispus orizontal cu o singură elice;

Armament principal: 8 tunuri de calibrul 274 mm, 2 tunuri calibrul 238 mm, 8 tunuri calibrul 140 mm;

Lansată: septembrie 1875.

Colbert și nava soră *Trident* au fost ultimele mari nave franceze cu corpul din lemn. Partial, pentru a economisi cărbuni și, de asemenea, ca măsură de prevedere împotriva defectiunilor care puteau apărea la mașini, *Colbert* a fost echipat cu velatură completă pentru navigație, în suprafață de 2.044 metri pătrați. A fost scoasă din serviciu în 1900.

LUFTI DJELIL

Tipul: cuirosat turcesc;

Deplasament: 2.580 tone (2.550 tone);

Dimensiuni: 62 m x 14 m x 4,2 m;

Propulsie: motoare cu couă elice;

Viteză maximă: 12 noduri;

Armament principal: 2 tunuri calibrul 178 mm, 2 tunuri calibrul 203 mm;

Lansată: 1868;

Data profilului: 1875.

Lufti Djelil a fost comandat de Egipt, dar în 1869 a fost revendicat de Turcia, când încă se mai afla în Franță. Avea două turele, turela cea mai mare fiind cea din față și având în dotare cele două tunuri de calibrul 203 mm, iar turela din spate, tunurile de calibrul 178 mm. Amândouă turele erau operate manual, fiind necesar un echipaj de 24 de oameni pentru a putea fi rotite. Cele două bastioane de la mijlocul navei erau prevăzute cu balamale și puteau fi coborâte pentru a proteja echipajul în timpul luptei. În mai 1877 *Lufti Djelil* s-a aflat la Brăila, unde loviturile trase de pe mal de baterile ruse au lovit magazia de muniție și a sărit în aer.

ARSENAL NAVAL

Crucisatorul „GIUSEPPE GARIBOLDI”

Nava a fost concepută pentru a sărișe necesitățile Marinei Militare italiene de a avea o unitate dotată cu capacitatea necesară de comandanță și control, în măsură să constituie o platformă de dimensiuni relativ reduse, dar puternic înarmată, cu caracteristici adecvante pentru utilizarea optimă a sistemelor de arme constituirile din aeronave și rachete antinavă și antiaeriane. Construită pentru a fi navă de comandanță a flotei, în dezvoltarea proiectului s-a pornit de la evaluarea condițiilor și zonelor în care va opera (Marea Mecileană și regiunile adiacente). „GIUSEPPE GARIBOLDI” a fost construit la sănătatea navală din Monfalcone. A fost lansat la apă la data de 4 iunie 1983 și recepționat de Marina Militară la 30 septembrie 1985. Deplasamentul este de 10 000 de tone (13.370 la

incărcatură maximă); lungimea - 180,2 metri (lungimea punctii de zbor 173,8 metri); lățimea - 23,4 metri (30,4 metri la punctul de zbor) și pesca'ul - 6,4 metri. Propulsia este asigurată de patru turbine FIAT GE LM 2500 cu 2 axe cu două elice cu pas fix și cu o putere ce 80.000 de C.P. Are o viteză de 30 de noduri și o rază de acțiune de 7.000 de mile.

În ceea ce privește armamentul, poate ambarca până la 18 elicoptere de tipul SH-3D sau EH-101 sau 16 avioane cu decolare și aterizare verticală de tipul Harrier II AV-8 Plus. Este dotat cu 8 rachete navă-navă TESO (greutate 770 kg, rază de acțiune 180 km, viteză 0,9 Mach); 2 lansatoare octuple ALBATROS cu rachete navă-aer ASPIDE (greutate 220 kg, rază de acțiune 15-20 km, viteză 2 Mach); 3 sisteme antiaeriane și antirachetă de tipul DARDU cu tunuri BREDA de 40 mm (greutate 5,5 tone, 2 tiri, 600 de lovituri /minut, viteză la gura tarii 1025 m/s, automata); 2 lansatoare de rachete calibrul 106 mm (capacitate 20 de rachete); 2 lansatoare triple de torpile de tipul MK 32 de 324 mm.

Echipajul este format din 595 de oameni la care se adaugă 230 de membri ai statului major.

Bogdan DINU



CE FACEM CU ȘARPELE ??!

După indelungate studii în teren și analize statisticumorfistice, revista „Armed Forces Journal” (iunie 1999) a publicat reacțiile pe care le au membrii diferitelor specialități militare atunci când întâlnesc un șarpe în zona de operații:

- **Tancistul** – trece cu senilele peste el apoi îl struge 100 km² căutând alii;
- **Artileristul** – omoară șarpele dar, cu această ocazie, omoară și câteva surte de civili, ca urmare a barajului de artillerie executat cu brigada. Misiunea este considerată un succes și toți participanții sunt decorați (inclusiv bucătaril, mecanicii și preoții);
- **Pilotul** – Folosește aparatul GPS pentru a localiza șarpele. Nu-i gasăște;
- **Cercetașul** – urmărește șarpele dar se rătăcește;
- **Controlorul de trafic aerian** – dirijează șarpele într-o zonă ostilă;
- **Echipa de salvare** – rănește șarpele la primul contact apoi ocolește ajutorare pentru a-i salva viața;
- **Echipa de comandă** – se joacă cu șarpele apoi îl mănâncă;
- **Echipa Navy-SEAL** – consumă totă munitia apoi cerc sprijinul artilleriei navale în încercarea nereușită de a-l omori. Șarpele îl mușcă apoi se retrage în siguranță;
- **Forțele speciale** – realizează contactul cu șarpele, elaborăză un raport, îl câștigă în rima și mintea, apoi îl antrenăză să ucidă alii șerpi.

În același raport sunt precizate și cele mai periculoase replici în armată:

- Un soldat spunând: „Am învățat asta în perioada de instrucție...”;
- Un sergent spunând: „Aveti încredere în mine, comandante...”;
- Un locotenent spunând: „Bazați-vă pe experiența mea...”;
- Un colonel (comandor) spunând: „Toamna mă gîndeam...”

Traducerea și adaptarea
Căpitán Costel SUSANU



MAGAZIN

VAL DUPĂ VAL...

(de la estival, la autumnal)

A venit toamna... În loc de „Vânt bun din pupă”, vânt rău din toate părțile. Ploile au inceput încă din septembrie, pe melodia Paulei Seling: „Ploua infernal! și noi ne iubeam...” Ne iubeam meseria noastră, de marinari, călători pe drumuri de ape (când se poate și când alarmă, soare larg, ne scoate).

A venit toamna. De-acum, val după val, într-un ritm infernal, ne îndreptăm spre hibernal. Așadar, de la estival, la autumnal, cu direcția „Tot înainte!” spre generalul iarnă. Iar nave conservate, iar conserve (și, cine poate să observe), iar natura cu orizont tot mai întunecat, tot mai în furtună. Și ce bine era astă-vară, când era cald, chiar prea cald, când rareori soarele se ascundeau după nori (sau cupă lună), când serbam Ziua Marină cu festuoasă paradă, la care veneau mii de oameni să ne vadă, cu bubuieli și împușcături, cu salturi de scafandri, din elicopter sau de pe nave, cu execuții aviatică îndrăznețe și brave, cu zeul Neptun, care – cincă – ar fi glăsuit: „Dragi marinari, să fiți frați, să vă împăcați și să nu vă restructurezi, iar cei de pe navele civile, să nu le mai trăim în străinătate pentru a fi arestate. Așa să vă ajute Dumnezeu și ce ministru știu eu...” Zeul a plecat, s-a scufundat în valuri și, de-atunci, între limanuri, călăzarea, urlă mare. E toamna iar, dorul de marină militară ca valul. Val după val, cu dorință integrării într-un sistem monocal. Val după val, primul, „al treilea(!)... al patrulea...”. Că, „ce e val ca valul trece”, constată și astăzi românul (gata să se necese!). Ar mai fi și „Valurile Durării”, ale maiorului Ivanovici, valuri mai mici, dar în ape la fel de tulburi. Va veni iarna, va îngheța apa la târm, la mal de fluviu, poate și unele conduce ale instalațiilor de încălzire de pe nave, din lipsă de combustibil pentru căldarine, obligând marinarii să gândească la rece, în vremea asta de tranziție, care nu mai trece...

Dar, va trece și iarna, va fi din nou primăvara, vor fi din nou alegeri, alte „zeițăji” vor ajunge la maluri și – probabil – vor face și ele valuri...

Ananie GAGNIUC

