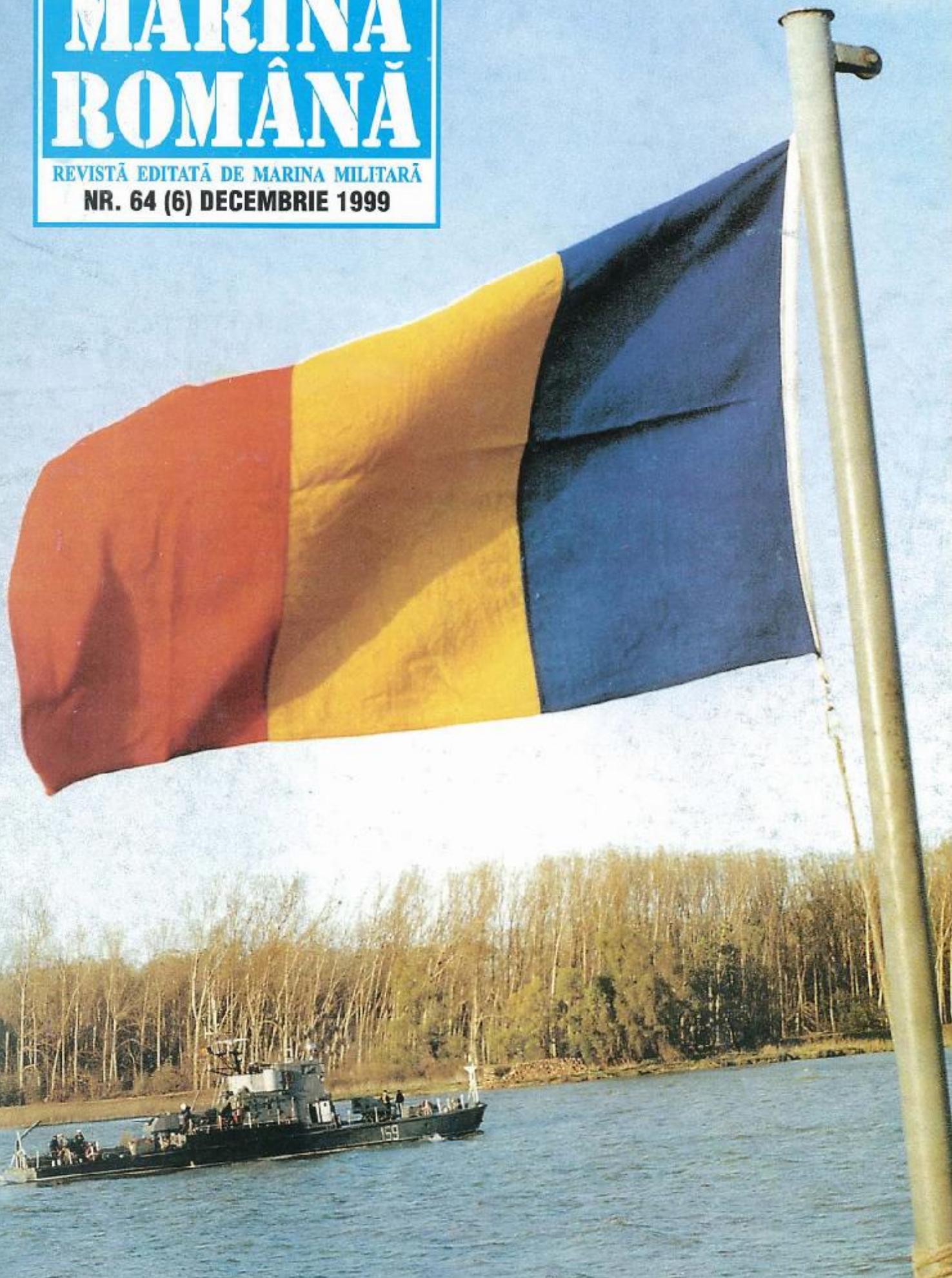


MARINA ROMÂNĂ

REVISTĂ EDITATĂ DE MARINA MILITARĂ
NR. 64 (6) DECEMBRIE 1999



STATUL MAJOR AL MARINEI MILITARE

MARINA ROMÂNĂ

NR. 64

DECEMBRIE

1999

REVISTĂ EDITATĂ DE MARINA MILITARĂ

COLEGIUL DE REDACTIE

Redactor-șef:

Comandor Ioan DAMASCHIN

Secretar general de redacție:

Lt. col. Costin CONSTANDACHE

Redactori:

Căpitan Costel SUSANU

Bogdan DINU

Corector: Floare BRÂNZĂ

Fotoreporter:

Valentina CIUCU

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-95099/51



Tehnoredactare computerizată la
EDITURA EUROPOLIS

CONSTANTA

041-691711

Tehnoredactor:

Gabriela ALGASOVSKI

Tiparul executat la

EUROPRINT'94

041-622527

Din SUMAR:

- 6 OAMENII
BĂTRÂNUILUI
FLUVIU
Proba de foc a tragerilor reale



- 10 OASPEȚI
AI MARINEI
MILITARE
„În Germania, GORCH FOCK
nu este doar o navă,
este un simbol și un mit“



- 13 Un sfert de secol de împliniri

- 14 Eroi au fost...

- 18 NAVIGATORI ÎN
LABIRINTUL
CUNOAȘTERII
„Câmpul de luptă“
Informațional

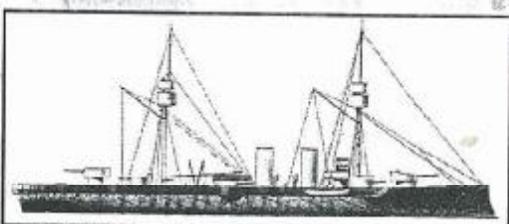


- 20 RESPIRAȚIA SPIRITUALĂ A MĂRII
Reviste de marină străine



- 27 NOI, FEMEILE DIN MARINA MILITARĂ

- 29 MAGAZIN
Nave de linie



COPERTA I:
Marinari ai Flotilei de Dunăre sub făldurile tricolorului românesc
COPERTA IV:
Amfore din colecția Muzeului Marinei Române

BLACK SEA PARTNERSHIP '99



MARINARI ROMÂNI - „AMBASADORI“ AI COOPERĂRII REGIONALE ÎN MAREA NEAGRĂ

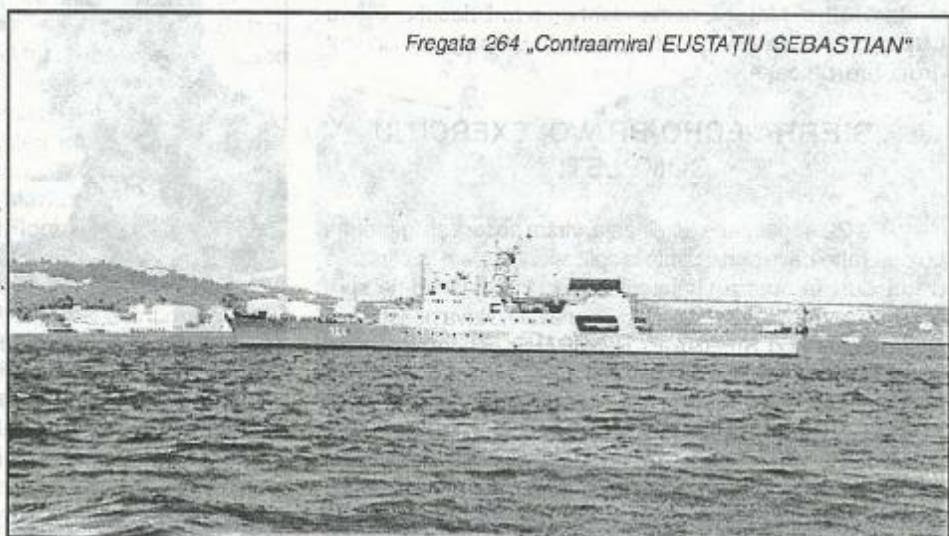
Exercițiul naval multi-național BLACK SEA PARTNERSHIP '99 s-a desfășurat în perioada 20-25 septembrie a.c. în apele teritoriale ale Turciei și în alte raioane din Marea Neagră. Comandamentul Flotei Militare a Turciei (COMTURFLEET) a planificat această activitate care a reunit forțe navale din cinci țări riverane Mării Negre, cu scopul diversificării antrenamentelor comune și îmbunătățirii cooperării reciproce între marinele militare, în sprijinul Parteneriatului pentru Pace.

Turcia a participat la exercițiile navale cu fregatele TURGUTREIS (cu elicopter ambarcat) și MUAVENET, navele rapide de patrulare DOGAN, TAYFUN și POYRAZ, submarinul SAKARYA și 2 avioane F-16; România cu fregata CAm. EUSTATIU SEBASTIAN; Ucraina cu fregata HETMAN SAGAIDACHNY; Bulgaria cu corveta RESHITELNI și Georgia cu nava de patrulare MESNII.

„E NORMAL CA NAVA SĂ FACĂ AȘA?!”

În ziua plecării în marșul spre Istanbul prognoza meteo nu este deloc încurajatoare: vânt din NE cu forță 4-5 și intensificări până la 6 pe mare; marea de gradul 2-3 la coastă, 4 în larg și se va agita treptat; vizibilitate la 2-5 mile marine. La ora 12.00 începe manevra de plecare de la cheu pentru ca jumătate de oră mai târziu să dublăm farul de ieșire din portul Mangalia. Comandantul navei, căpitan-comandorul Ion Stan, ordonă „alarmă de exercițiu”. Se verifică modul de acțiune la primirea semnalului „abandonă nava” (moment mobilizator pentru pasagerii care nu fac parte din echipaj), se controlează toate compartimentele și se execută exercițiile de vitalitate a navei, sub coordonarea locotenent-comandorului Marian Poșarlie, ofițerul secund. La 13.49 ieșim din apele teritoriale ale României și aflăm, în scurt timp, cum se „agită marea treptat”. Apar din ce în ce mai multe fețe preoccupate și în culori des schimbătoare, iar la masa de prânz puțini au avut curajul să alerge prin careu după farfurie de ciorbă.

Spre seară nava începe să ia benzi considerabile (au ajuns pe timpul nopții până la 32°), ceea ce îl determină pe un pasager aflat la prima ieșire pe mare să dea glas unei întrebări care, probabil, îi frământa pe mai mulți: „Dom'le, e normal ca nava să facă așa?!” Dându-si coate, doi „bâtrâni lupi de mare” nu au întârziat să-l încurajeze: „Stați liniștit, acum de-abia ne încălzim. Asta-i navă de războli!”. Cert este că „ne-am încălzit” toată noaptea căutând, ca pălanjenii, puncte de sprijin pe peretele cabinelor.



Fregata 264 „Contraamiral EUSTATIU SEBASTIAN”

În dimineața zilei de 20 septembrie, la 5.25, suntem în apele teritoriale ale Turciei. „Din punct de vedere medical nu sunt probleme deosebite”, precizează căpitanul Dan Mirică, după ce a distribuit săruri de rehidratare rapidă celor care s-au confruntat mai serios cu răul de mare. Se ia legătura cu İstanbul Traffic Control Station, iar la ora 6.45 intrăm în strâmtoarea Bosfor, însoțiti la babord de nava de patrulare turcească P-125. Fascinați de traficul intens și aparent haotic din strâmtoare, ancorăm în radă la Dolmabahce, la ora 8.30. Aici se află deja fregatele turcești TURGUTREIS și MUAVENET precum și fregata ucraineană HETMAN SAGAIDACHNY. În scurt timp sosesc și corveta bulgărească RESHITELNI.

Grupa operativă a aplicației condusă de căpitan-comandorul Constantin Jiva și formată din căpitan-comandorul Adrian Iordache, locotenent-comandorul Constantin Savu, căpitanul Cezar Bucur și locotenentul Flavius Otingelescu a intrat deja în acțiune fiind în curs de lămurire a ultimelor detalii referitoare la prestația fregatei românești în „secvențele” aplicației.

Fregata turcească TURGUTREIS va fi nava-comandant a aplicației, astfel încât, în dimineața zilei de 21 septembrie, la bordul acesteia au loc briefing-ul și ședința de planificare, ocazie cu care sunt precizate și obiectivele specifice navale: conducerea exercițiilor principale de manevră, de comunicații și de căutare-salvare pe mare, descoperirea și urmărirea submarinelor, conducerea exercițiilor de ducere a războiului antiaerian, descoperirea și urmărirea întelor navale și executarea tragerilor reale împotriva acestora, respingerea atacurilor navelor rapide de suprafață, desfășurarea operațiilor navale cu ajutorul elicopterului și exerciții de vitalitate a navei. Pe timpul desfășurării aplicației, la bordul fregatei TURGUTREIS este invitat comandantul Flotei Maritime, contraamiral Niculae Postoli, reprezentantul Statului Major al Marinei Militare a României.



Căpitan Costel SUSANU



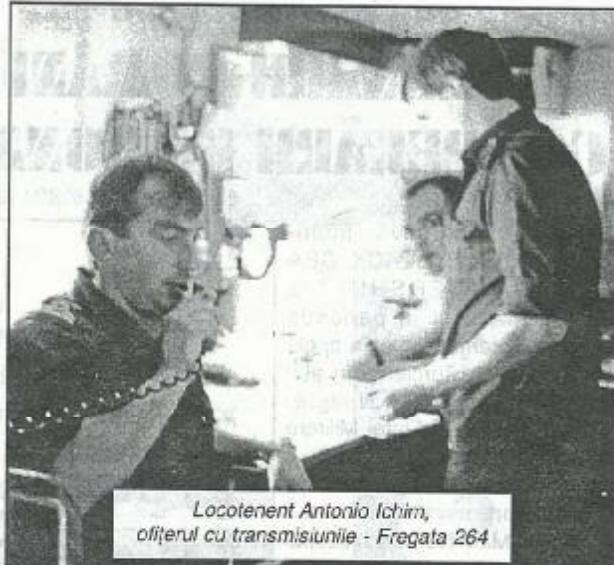
În continuare se desfășoară exerciții demonstrative de vitalitate, organizarea punctului de comandă a aplicației, simularea unor exerciții tactice pe hartă și verificarea preliminară a comunicațiilor între unitățile navale. Locotenentul Antonio Ichim semnalază „*progrese evidente pe linie de comunicații*”, atât datorită experienței acumulate cât și prestației subordonaților săi: maștrii militari Mihai Maloru, comandant grup radiolocație, Silviu Lupu, comandant grup radio și Valeriu Breșug, comandant grup hidrolocație.

„SIERRA-ECHO-BRAVO, EXERCIȚIU COMPLET!”

Pe 22 septembrie, dimineața, virăm ancora și, împreună cu celelalte nave participante la aplicație, începem traversarea de la sud la nord a strâmtorii Bosfor, îndreptându-ne spre raionul de desfășurare a exercițiilor navale. Nava noastră are numele de cod SIERRA-ECHO-BRAVO și conduce, între orele 10.00 și 11.00, exercițiile de formații și evoluții. La 11.00 începe exercițiul de transfer de materiale ușoare între fregatele MUAVENET și SEBASTIAN. În schimbul Murfatlarului românesc ni se „transferă” o sticlă de „RAKİ” (pentru necunoscători, este un fel de tuică de Buzău amestecată cu apă de colonie!). Navele s-au apropiat la 25-30 m, navigând cu aceeași viteză, manevrele executate de cele două echipajele reclamând un înalt grad de precizie. Aspirantul Alexandru Gălățan, comandantul unității de luptă navigație, împreună cu maștrii militari Răzvan Vărzu, Claudiu Apostu și soldatul Cristian Seizu, a avut ocazia să probeze consistența cunoștințelor dobândite în Academia Navală și a ținut să sublinieze meritul „*omului și profesorului care a reușit să ne formeze și să ne mențină pasiunea pentru această frumoasă profesie: domnul comandor Pavel Suciu, șeful catedrei navigație din Academia Navală Mircea cel Bătrân!*”.



Fregata turcească „MUAVENET”



Locotenent Antonio Ichim,
ofițerul cu transmisuniile - Fregata 264

Pentru exercițiul de apărare antiaeriană se adoptă dispozitivul naval DIAMANT, toate navele participante aplicând măsurile specifice pentru identificarea și respingerea atacului simulat de 2 avioane F-16 aparținând forțelor aeriene ale Turciei. Urmează exercițiul de descoperire și urmărire a submarinelor, în cadrul căruia hidrolocatoriștii și subordonații locotenentului Dinu Atodirescu, comandantul unității de luptă arme sub apă au avut ocazia să se antreneze în condiții reale, iar începând cu ora 18.00 gruparea navală a acționat pentru respingerea atacului celor trei nave rapide de patrulare: DOGAN, TAYFUN și POYRAZ. Pe timpul nopții se desfășoară exerciții de evoluții tip SCREENEX. Fregata TURGUTREIS, nava-comandant se află în centrul unui dispozitiv circular și conduce evoluțiile celorlalte 4 nave.

Remorcherul turcesc AKIN instalează, în dimineața zilei de 23 septembrie, o întărire navală asupra căreia, începând cu ora 8.00, se execută trageri reale cu armamentul de artillerie de la bordul navelor. „*În condițiile în care nivelul tehnicii de luptă este sub cerințele actuale, tragerea s-a executat, totuși, în condiții foarte bune*”, este de parere locotenentul Ionuț Popescu, comandantul unității de luptă artillerie și rachete. Într-adevăr, se poate constata și cu ochiul liber faptul că linița a fost bine încadrată de loviturile tunului de 76,2 mm. Este și meritul maiștrilor militari Cornel Cosmiuc, Adriano Savioli, Nicolae Zibileanu, Marcel Negoianu, Gabriel Burtoiu și a sergenților angajați Vasile Gîntă și Marian Feraru care au contribuit la executarea tragerii în condiții de siguranță.

Elicopterul ambarcat pe fregata turcească lansează un manechin plutitor (OSCAR), iar navele au trecut la căutarea și recuperarea acestuia – ultima secvență a aplicației BLACK SEA PARTNERSHIP '99. Începând cu ora 12.00 gruparea navală începe marșul spre rada Dolmabahce.

După fiecare exercițiu desfășurat în cele două zile, mesajul transmis de nava-comandant a aplicării: „*SIERRA-ECHO-BRAVO, exercise completed*”, a confirmat faptul că echipajul fregatei CAm. EUSTATIU SEBASTIAN a reușit să acioneze în mod unitar și eficient pentru desfășurarea de misiuni comune în cadrul unei forțe navale multinaționale.

Eforturile au fost, însă, deosebite și, aşa cum subliniază comandantul marșului, comandor Dorin Dănilă, șeful de

stat major al brigăzii antisubmarin „cu dotarea tehnică actuală, marinarii români nu pot da lecții de competență și profesionalism, chiar dacă aceste calități îl caracterizează”. Exemplul cel mai sugestiv în acest sens îl reprezentă, fără îndoială, condițiile inimaginabile, la limita rezistenței umane, în care își desfășoară activitatea mecanicii. Lucrând la temperaturi de 65°-70°, fără echipamente adecvate de protecție termică și acustică, dispăr orice idee de „pasiușe” sau „entuziasm”. Locotenent-comandorul Romeo Bălan, șeful-mecanic confirmă această tristă realitate, precizând că „singura motivație actuală a mecanicilor este că au o meserie căutată”. La succesul acestei aplicații au contribuit, în mod substanțial, de sub puntea navei, maistri militari Romică Setveli, Ion Mihăilescu, Cristian Voicu, Viorel Dumitrache, Iulian Ivanciuc, Marius Hărătău, sergenți angajați Grigore Calotă și Marcel Florescu și militari în termen Adrian Cursaru, Ionuț Rusnacu și Gheorghe Lefegiu.

Problemele „motoriștilor” sunt bine cunoscute și se află printre prioritățile conducerii Marinei Militare. Comandantul Flotei Maritime, contraamiral Niculae Postoli, împreună cu comandorul Nicolae Apostol, comandantul unității de nave antisubmarin și căpitan-comandorul Ion Nica, șeful asigurării logistice abordează problema reglării motoarelor și a celorlalte îmbunătățiri tehnice necesare, chiar și în momentele „de respiro”.

Echipa logistică a navei, condusă de căpitanul Ilie Cozlanu și formată din maistrul bucătar Viorel Clurcanu, sergenți angajați Adrian Simion, Florin Olaru și soldatul Emil Petru și-a îndeplinit în condiții foarte bune misiunea, reușind să depășească dificultățile de încadrare insuficientă cu personal.

„ESTE POSIBIL CA MAREA SĂ DOARMĂ, DAR DUȘMANII NU DORM NICIODATĂ!”

Într-o țară în care întâi se stabilește bugetul apărării apoi se iau în discuție celelalte cereri, în care însăși ideea de stat modern se raportează la rolul fundamental pe care îl are armata în societate, militarii se află, într-adevăr, pe poziția socială reclamată de importanță misiunii lor. Marinarii turci sunt convinși de faptul că „este posibil ca marea să doarmă uneori, dar dușmanii nu dorm niciodată”. Și din acest motiv, cu toate că trebuie să-și împărtă mijloacele în trei zone de interes - Marea Egee în vest, Mediterana în sud



Muzeul Topkapı - Sala proletului Mahomed

și Marea Neagră în nord, Turcia domină acum Marea Neagră în ceea ce privește puterea navală regională.

Cu ocazia bilanțului aplicației, desfășurat pe 24 septembrie, la bordul fregatei TURGUTREIS, s-a apreciat profesionalismul echipajelor tuturor navelor participante și faptul că navigația s-a executat în condiții de siguranță deplină. Aceste activități au rolul principal de a apropia oamenii și de a realiza o relație de prietenie reală între națiunile participante. Primii „ambasadori” cu această misiune sunt marinarii și deja s-au făcut progrese semnificative în acest sens, mai ales acum, când rănilor Turciei, provocate de tragedia din august, nu sunt încă cicatrizate.

Pe 25 septembrie, la ora 9.00, se obține aprobarea pentru plecare de la ancore și traversarea de la sud la nord a strămătorii Bosfor. Începem marșul de întoarcere în țară, care decurge fără probleme deosebite, ajutați și de vremea frumoasă. A doua zi, la ora 5.25, intrăm în apele teritoriale ale României pentru ca la ora 9.30 să acostăm în portul militar Mangalia.

Alături de mesajul de bun-venit adresat de prim-loctiitorul șefului Statului Major al Marinei Militare, contraamiral Virgil Stoica, notăm concluzia comandantului Flotei Maritime, contraamiral Niculae Postoli:

„Apreciez prestația marinilor noștri și le mulțumesc pentru eforturile deosebite depuse, mai ales, pentru depășirea incompatibilităților de dotare tehnică precum și pentru desfășurarea în bune condiții a exercițiilor navale comune și a tragerilor reale cu armamentul de artilerie de la bord”.

Satisfacția îndeplinirii unor astfel de misiuni este, cu siguranță, îndreptățită. Rămâne însă sentimentul de frustrare al unor oameni care își dedică energia fizică și intelectuală unei profesii nobile, împiedicați de argumente tehnice și, mai ales, financiare să ajungă la adevăratele performante, de care sunt capabili și pe care le merită din plin.

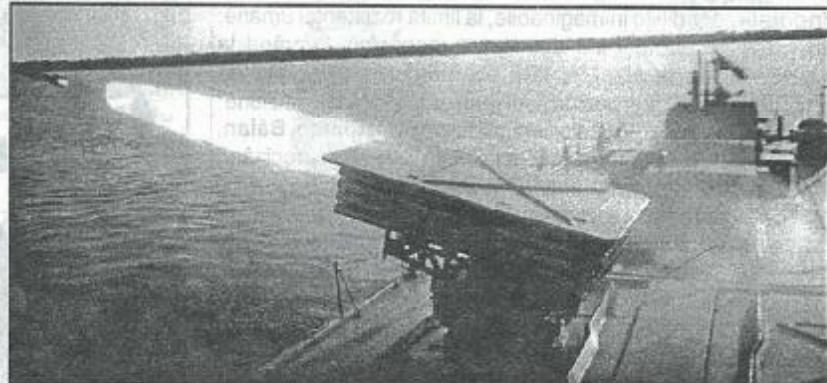


Sosirea fregatei „Contraamiral EUSTAȚIU SEBASTIAN” din marș



OAMENII BĂTRÂNULUI FLUVIU

PROBA DE FOC A TRAGERILOR REALE



Prin tradiție, pentru marinarii Flotilei de Dunăre ieșirile de instrucție cu executarea misiunilor reale de foc, programate în fiecare toamnă, au semnificația unui adevărat examen profesional care relevă eficiența activității desfășurate pe parcursul a numeroase ore, zile și săptămâni de muncă, de instruire a echipajelor la bordul navelor. Așadar, în Marina Militară, la Dunăre, toamna nu „bobocii se numără” ci, la proba de foc a tragerilor reale se măsoară forța, capacitatea de luptă, pricereea și eficiența echipajelor navelor, comandanților, ofițerilor, maiștrilor militari și soldaților ce le compun.

În rândurile de mai jos vom reda, în sinteză, „filmul” unui asemenea examen desfășurat (în perioada 6-11 octombrie) de nave, unități și subunități din compunerea Brigăzii 27 fluvial-maritimă Tulcea.

Miercuri, 6 octombrie. Sub primele raze ale soarelui autumnal navele desemnate să participe la ieșire ridică ancora și, eșalonat, încep să pornească, în aval, spre raionul în care se va desfășura activitatea - brațul Sfântu Gheorghe, în zona de vârsare a fluviului în mare. La ora 7.30 este instalat punctul de comandă pe nava FORTUNA care, în scurt timp, ridică și ea ancora. Ambarcați și pe FORTUNA, cu dorința de a fi, ca de atâtea ori, „cronicarii” celor mai însemnante momente din activitatea marinilor militari, îl rugăm pe domnul comandor Gheorghe Zaharcu, șeful de stat major al Brigăzii 27 fluvial-maritimă, să menționeze principalele obiective planificate în cadrul activității ce tocmai începe: „Actuala ieșire de instrucție, cu executarea misiunilor reale de foc și arme sub apă, angajează nave din

componența Divizionului 145 (vedete blindate „ mari”), nr. 118 (vedete blindate „mici”), nr. 88 (vedete dragoare), nave auxiliare, precum și subunități ale Batalionului de infanterie marină, aflat în subordinea Brigăzii.

Pe scurt, obiectivele planificate sunt: pregătirea echipajelor în executarea marșurilor independent și în sistem convoi; pregătirea armamentului și militarilor pentru executarea misiunilor de foc; executarea exercițiului de ambarcare, transport și debarcare a subunităților de infanterie marină în raionul Sfântu Gheorghe. De asemenea, vor fi executate exerciții de ambarcare a minelor, activități de minare, cu toate tipurile de nave și exerciții de dragaj cu vedete dragoare, activități cu scafandri de luptă și trageri cu armamentul din dotarea subunităților de infanterie marină. Un program complex, dens, solicitant, la capătul căruia ficăcă subunitate și unitate va „culege” roadele meritate - adică aprecierile cuvenite, ce vor fi făcute de specialiști ai comandamentului flotei și brigăzii.”

În scurt timp FORTUNA se angajează pe brațul Sfântu Gheorghe depășind nave ale brigăzii ce-au imbarcat, de la Mahmudia, subunități și tehnică de luptă ale batalionului de infanterie marină.

Ora 13.10. Acostăm la pontonul din localitatea Sfântu Gheorghe; în fața noastră, la câțiva kilometri, apele Dunării întâlnesc pe cele ale Mării Negre...

Joi, 7 octombrie. În raionul de la gura fluviului ziua debutează cu intense pregătiri pentru tragerile de artillerie ce vor începe mâine și toată lumea privește cu îngrijorare valurile de ceață ce „mătură” succesiv

suprafața apel, gonite de vântul de vest și care ar putea îngreuna simțitor desfășurarea activității. „Dar, asta e !” – exclamă un mucalit. „Dacă e soare, e; dacă nu, nu !” și-și vede mai departe de treabă. În tabăra de corturi instalată îeri de infanteriștii marini, la marginea localității Sfântu Gheorghe, același pregătiri și „ajustări” în vederea tragerilor ce vor urma...

În amonte, însă, undeva, dincolo de valurile de ceață, navele manevrază executând misiunile ordonate. La ora 9.50, la punctul de comandă de pe FORTUNA se raportează că navele Divizionului 88 vedete dragoare au terminat executarea misiunii de dragaj.

Ora 11.25. Navele Divizionului 118 vedete blindate solicită aprobația unui marș pentru verificarea aparaturii de ochire. Răspuns scurt: „Afirmativ !”.

La ora 18.00 șalupa remorcher 668 execută marș pentru aprovizionarea cu pâine a navelor aflate pe fluviu, în amonte de Sfântu Gheorghe.

Ora 20.00. La adăpostul întunericului, vedetele blindate „mari” au plecat de la ancoră începând misiunea de minare, între km. 10 și 18. În linistea nopții, „punctată” doar de „torsul” motoarelor, un baraj de mine (desigur, de exercițiu !) este instalat după toate „regulile” artei...

Ora 21.12. Acțiunea s-a încheiat și, acum, un baraj nevăzut, dar mortal (în caz real) a zavorât fluviul... La ora 22.45 vedetele blindate „mici” raportează, de asemenea, încheierea acțiunii de minare.

Vineri, 8 octombrie. Când ziua „abia se îngâna cu noaptea” ne aflăm în „bombardul” (barca cu motor din dotarea Infanteriei marine) ce ne poartă de la FORTUNA spre punctul de confluență al Dunării cu Marea.



OAMENII BĂTRÂNULUI FLUVIU

Opânză fină, dar „penetrantă”, de stropi reci, stârnii de ambarcațiunea în mișcare, mă „înmoia” bine, dându-mi frisoane. Alături, impasibil la aceste mici „detaliu” ale peisajului, specialistul cu artleria al Divizionului, căpitan-comandorul Constantin Peneoas - veteran al acestor activități - se gândește, desigur, la momentul de debut al tragerilor pe care, de ani de zile, le coordonează cu profesionalism și spirit de responsabilitate caracteristice.

Ora 7.00. Debarcăm pe plaja pe care, deja, vedetele blindate 91 și 79 au pus prova pe mal, următoare, la scurt

14.5 mm un „atac” al aviației inamice.

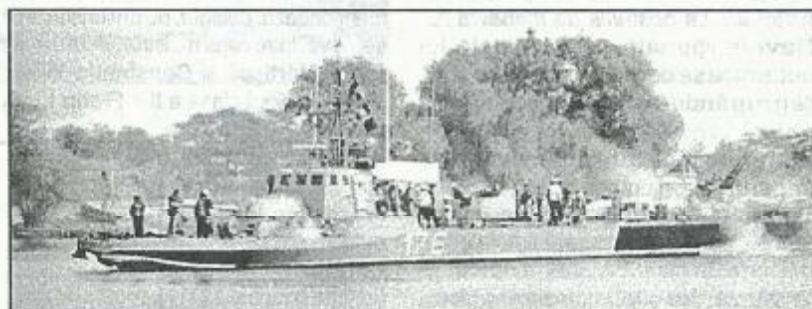
„Alarmă de luptă!... Încărcați!... Foc!...” Nava se zguduie și loviturile pleacă precum fulgerele de foc. Coloane de fum încadrează țintele. Pornită de pe vedeta blindată 91, a treia lovitură de tun spulberă, pur și simplu, ținta. Maistrul principal Mircea Sandu (comandant grup armament) și „învățăcelul” său, sergentul Adrian Luchian, își confirmă faima de trăgători de înaltă clasă.

Trăsă de pe țărm, o bombă luminoasă se „aprindă” pe cer, menită să simuleze ținta aeriană; mitralierele

tragerile antiaeriene, după care pornește în amonte, alăturându-se celorlalte două vedete dragoare - 151 și 149 - și continuând executarea misiunilor specifice.

La orele 16.00, vedetele blindate 76, 79 și 91 revin la gura fluviului și execută tragerile din marș. La ora 17.30 - după doisprezece ore și jumătate - vedetele blindate „mici” și-au încheiat tragerile și urcă fluviul spre zonele indicate unde, după câteva ore, odată cu lăsarea întunericului, vor începe exercițiile de minare.

Sâmbătă, 9 octombrie. Dezmintind prognoza meleu „pesimistă”, soarele răsare pe cerul curat, luminând sărbătoarește zările, salciile și stufărișurile, cu vârfurile aurite de răsuflarea toamnei, întinderile de ape și ochii oamenilor. La prima oră a dimineții au pus deja prova pe plajă trei nave ale Divizionului 145 vedete blindate „ mari”. Sunt vedetele blindate 176, RAHOVA (comandant, căpitan-comandorul Lucian Sterie), 177, OPANEZ (sub comanda căpitan-comandorului Eugen Ciorbaru) și 178 (comandanță de șeful secției, căpitan-



temp, de vedeta blindată 76, pregătindu-se să înceapă tragerile. E frig și un plafon jos de nori acoperă cerul, „spart” doar undeva, deasupra mării, de primele raze ale soarelui. Urcăm la bordul vedetei blindate 91; șeful de stat major al unității, locotenent-comandor Valeriu Simionov (o Tânără „speranță” a brigăzii) relevă ponderea tinerei generații la bord - nava este comandată de aspirantul Cornel Abagiu (promovat în această funcție pentru calitățile sale deosebite, profesionale și umane), secund fiind un coleg de generație - Mugurel Beraru.

De pe cele trei vedete au coborât pe plajă echipele de distugere și deindată se aud zgomotele înfundate ale exploziilor (exercițiul vizează distrugerea unor mine esuate).

Echipele revin la bord în pas alergător și este acum rândul servanților la tunurile de 76 mm și la mitralierele antiaeriene să-și dovedească măiestria. Fiecare navă, pe rând, execută tragerile directe cu tunul asupra țintelor de pe țărm, respingând, totodată, cu mitralierele de

deschid foc sacadat, „pipăind” mica parașută luminoasă ce coboară încet...

Pe rând, fiecare din cele trei nave își execută misiunea de foc și se degajează, pornind în amonte.

Timpul parcă își mărește cadența de „trecere”... Este deja ora 12.50 când de pe navă coboară, împreună cu armamentul lor, servanții aruncătoarelor de bombe de 82 mm... „Întăiu!... Foc!... Alătoare...” bombele tășnesc spre țintă și se aud bufluriile sacadate ale exploziilor...

La ora 15.00, vedeta dragoare 152 (la bordul căreia se află și comandantul divizionului, comandorul V. Nicolaescu) pune și ea prova pe uscat executând

comandor Aurel Moscu); nave cu armament și calitate tehnice redutabile, încadrare cu echipajele de elită ce onorează numele marilor victorii românești din Războiul Independenței, înscrise pe bordaje. „Alarmă de luptă!... Închideți tambuchiurile și porțile elanșe!...” Rapid, fiecare navă s-a transformat într-o fortăreață blindată, în care sufletele oamenilor se contopesc într-un singur, devenit sufletul navei. Ca o nobilă „fiară”, ea, nava cu suflet omenesc, se ghemuește în carapacea

**Locotenent-colonel
Costin CONSTANDACHE**
Foto: Octavian SERBĂNESCU

OAMENII BĂTRÂNULUI FLUVIU

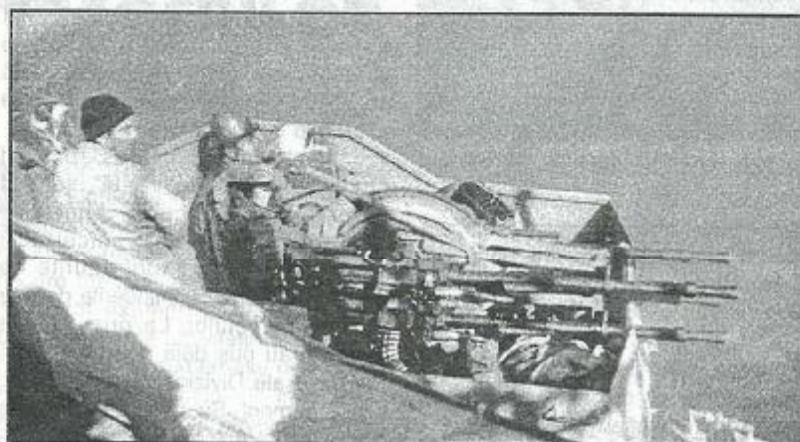
sa de ctei, pregătindu-se să dea o ripostă mortală, de fier și foc, oricărui „inamic” ce-ar încerca să debarce la gurile fluviului. „Încărcați... Asupra ţintei ancorate, foc!” Tunurile de 100 mm din proba navelor, protejate de turelelor lor blindate, bubele asurzitor, flăcări enorme izbucnesc la gura țevilor și o

simte, din ce fac sau ce spun, o mulțumire reținută. Aceeași pe care o regăsim în glasul căpitan-comandorului **Paul Pădureanu** (șeful de stat major al divizionului) și, mai ales, în glasul comandorului **Gheorghe Zaharcu**, șeful de stat major al brigăzii care, ca fost comandant al acestei unități și

săi marinari se contopesc cu navele lor, cu armele lor, cu mașinile lor. O comandă și o ultimă salvă de rachete tășnește din tuburile A.P.R.N.-urilor...

Tragerile s-au încheiat, dar nu și truda echipajelor. Navele pornesc în amonte, la locurile de ancoraj, dar noaptea nu înseamnă înacetarea activității echipajelor ci doar schimbarea „scenelor”. În întuneric continuă acțiunile de minare, ca și „încleștarea” tăcută între „străjile” navelor și scafandri de luptă ce le „încearcă” – așa cum au făcut-o și în noptile trecute – vigilența și tăria...

Duminică, 10 octombrie. Astăzi este rândul subunităților aparținând Batalionului de infanterie marină să-și dovedească competența la proba de foc a tragerilor de artilerie. În timp ce pe fluviu echipajele navelor continuă activitățile planificate, infanteriștii marini s-au plantat deja în teren, undeva, la nord-est de localitatea Sfântu Gheorghe. Însotim în poligon ofițerii din comandamentul Brigăzii care vor urmări și aprecia eficiența artileriștilor Batalionului de infanterie marină. Străbatem ulițele satului și, apoi, parcurgând un teren accidentat, întrețăiat de canale, intrăm în zona poligonului. Abia distingem, printre arborii scunzi și deși, amplasamentele tunurilor de 76 mm, mascate cu



„vijelie” de proiectile zboară spre ținte, „puse” la fix de mâna dibace a trăgătorilor. Răpăitul sacadat al mitralierelor ce resping „atacul aerian” completează vacanța... Apoi, răsună ordinul „La posturile de manevră!... Navelle, purtate de motoarele lor puternice se desprind pe rând de târm, regrupându-se în amonte spre a reveni, la gura fluviului, executând, din mars, foc asupra „inamicului ce debarcă”... Un uragan de foc, executat cu nava individuală, apoi cu întregă secție, se prăvălește spre țintele aflate departe, în mare... Manevră executată în viteză, foc precis...manevră...foc... Orele se scurg pe nesimțite și soarele coboară spre apus. La ora 16.45 debarcăm împreună cu servanții rachetelor portative antiaeriene „Strela” ce vin la târmul mării și execută foc asupra țintelor aeriene simulate de parașute luminoase.

Ora 17.25. Din nou la bord, unde tragerile cu A.P.R.N. (aruncătoare de proiectile reactive nedirigate) oferă un „spectacol” fascinant; adevarate orgi ale morții își încep „cântecul”; mugind sinistru, jerbe de rachete tășnesc din tuburile lor, cozile de foc brâzdează cerul și o cortină neagră se ivește la orizont, gheizerele exploziilor ridicându-se din mare că un zid... Oamenii sunt obosiți, desigur, dar se

mentor profesional și spiritual al multor oameni ai echipajelor actuale, își mărturisește mulțumirea cu o pronunțată undă de mândrie.

Iar între „eroii zilei” comandanții menționează, desigur, pe artileriștii celor trei nave, între care: maistru militar clasa I **Cezar Mătișcă** și **Constantin Vijiac**, maistru militar clasa a II-a **Florin Luca** și **Palade Zenove** (vedeta blindată 178), locotenent **Aurel Plascenco**, maistrul militar clasa a II-a **Cătălin Tănase** (vedeta blindată 177), maistrul militar principal **Vasile Bostan**, maistrul militar clasa a II-a **Emil Manole** și sergentul **Ionel Minciună** (vedeta blindată 176).

Ora 18.30. Oră la care, aflați în mijlocul week-end-ului, majoritatea cetățenilor țării se aşeză, confortabil, în fața televizoarelor sau își întâmpină caspetii; oră la care, însă, aici, la hotarul de ape al țării, oștenii

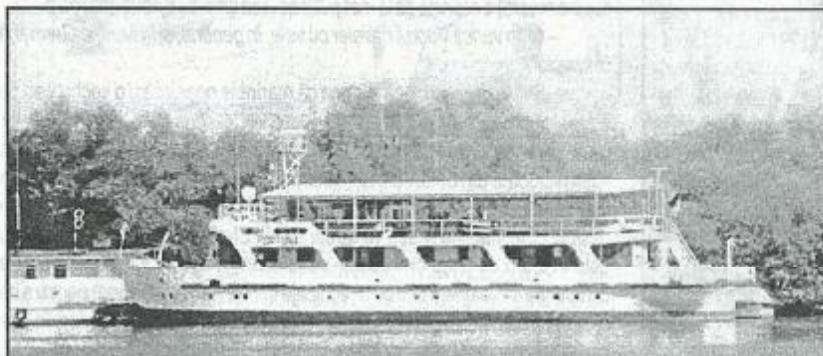




OAMENII BĂTRÂNULUI FLUVIU

dibacie, la liziera zonei împădurite. La punctul de comandă îl reîntâlnim (este aici încă din zoriile zilei) pe specialistul cu artileria, căpitan-comandorul **Constantin Peneoaș**, omul care în toate aceste zile a fost omniprezent, pe nave sau pe plajă, îndrumându-și și examinând, cu ochi scrupulos de profesionist, activitatea „discipolilor” săi – artileristii brigăzii de care, de altfel, poate fi mândru.

În spate avem hășul dens al pădurii, în față o întindere mlășinoasă, iar departe, la câțiva kilometri, se întreazărește plaja și apele liniștite ale mării; din loc în loc observăm, prin binoclu, țintele. Ne întâmpină domnul căpitan **Iordan Drăgan**, Tânărul și dinamicul șef de stat major al Batalionului.



Ora 8.00. Brusc liniștea e spartă de „glasul hotărât” al tunurilor ce execută trageri indirecte din amplasamentele lor aflate în spate, în zona împădurită, asupra „inamicului” ce „a debarcat” pe plajă. Primele două proiectile de reglaj, apoi o „vijelie” de fier și foc „strâng” în clește nimicitor țintele...

Aflat la prima sa tragere, în calitate de comandant de pluton, sublocotenentul **Daniel Rămășescu** a păsit „cu dreptul”, cum apreciază comandanții săi, urmărind evoluția tragerii. Între oamenii plutonului, sergentul **Ștefan Bogatu** (comandant de piesă) se dovedește a fi la înălțime.

Tunurile tac brusc, dar liniștea este spartă curând de focul executat de trăgătorii companiei antitanc, comandanță de căpitanul **Ionel Pătrândaș**, care au amplasate piesele A.G. 9 în apogeilea noastră. „Foc asupra blindelor!... Asupra infanteriei, la centru... Foc!” Timpul

curge prin clepsidra luminoasă a zilei însorite „măsurând” cadența loviturilor și mișcările oamenilor ce relevă reflexe bine formate, de adevărați „meseriași”.

Urmează tragerile cu aruncătoarele de 82 mm aparținând companiei comandanță de maiorul **Costea Miu**... Apoi, manevrate rapid și instalate „în barem”, revin în „prima linie” tunurile de 76 mm care execută tragerile directe. Repetate „cortine” de fier și foc s-au lăsat, succesiv, deasupra țintelor, iar cadența și precizia tragerilor onorează artileristii batalionului ce încheie această zi „fierbinte” cu justificată mulțumire a celor ce culeg roadele binementate ale muncii lor.

Luni, 11 octombrie. Încă din zori a început îmbarcarea subunităților de infanterie marină și a tehnicii din dotare,

distins în cursul activității menționez pe cele ale vedetei blindate 178, comandanță de căpitan-comandorul **Aurel Moscu**, dealul și șeful secției, un „bătrân lup de... Dunăre”, veteranul flotilei (ca vîrstă și experiență). Si, ca dovadă că ștafeta profesionalismului trece în brigada noastră în mâini sigure, am remarcat activitatea vedetei blindate 91, comandanță de aspirantul **Cornel Abagiu**, cel mai Tânăr comandant de navă. De asemenea, rezultate excelente au obținut și artileristii infanteriei marine (menționez pe maiorul **Dan Postole**, șeful artileriei batalionului și sublocotenentul **Iulian Serban**, comandanțul bateriei de 76 mm) ca și scafandrii de luptă condusi de locotenent-comandorul **Ion Boieru**. O apreciere deosebită cred că se cuvine făcută asupra modului în care și-a organizat și desfășurat activitatea, asupra gradului înalt de implicare în desfășurarea la nivel calitativ superior a tragerilor, căpitan-comandorul **Constantin Peneoaș**, specialistul cu artileria al Brigăzii, ce și-a binemeritat, și de această dată, „pseudonimul” de Marte – zeu al războiului, așa cum îl numesc prietenii și subordonații. Din cadrul statului major al Brigăzii, competent șimeticulos, ca întotdeauna, în urmărire executării activităților planificate – căpitan-comandorul **Paul Ciobanu**.

Apreciind ca reușită această „ediție” a tragerilor doresc să închei revenind asupra unui mai vechi „punct dureros”: necesitatea transformării în realitate a propunerilor repetate ale brigăzii de a se studia posibilitatea declarării, pe parcursul tragerilor (asta înseamnă un mic număr de zile din an), a unui poligon temporar, în zona Sfântu Gheorghe. Aceasta ar presupune devierea navegației civile (în zilele tragerilor), astfel ca activitatea să nu fie mereu întreruptă, fapt ce determină ruperea fluidității executării misiunilor, ore de așteptare în care se consumă inutil combustibil și timp.

Nu propunem, aşadar, o zonă de poligon permanent (cum au alte state, în Marea Neagră), ci doar o deviere temporară a navegației, lucru absolut posibil”.

OASPEȚI AI MARINEI MILITARE

„ÎN GERMANIA, GORCH FOCK NU ESTE DOAR O NAVĂ, ESTE UN SIMBOL ȘI UN MIT”

La începutul lunii octombrie nava-școală GORCH FOCK, aparținând Marinei Militare a Germaniei, a efectuat o vizită de cinci zile în portul Constanța. Nava soră cu MIRCEA (dintr-o serie de cinci din care mai fac parte Sagres, Townrisc și Eagle) GORCH FOCK a plătit pentru prima oară în această toamnă pe valurile Mării Negre. La solicitarea noastră - având în vedere evenimentul - comandantul navei, căpitan-comandorul JOHN SCHAMONG, a avut deosebită amabilitate de a ne acorda un scurt interviu.



Foto: Octavian SERBĂNESCU

— Domnite comandant, prima întrebare - pe care sunt sigur că și-ai pus-o și mulți dintre cititorii noștri - este de ce GORCH FOCK ajunge abia acum, pentru prima oară, în portul Constanța? De ce Marea Neagră a lipsit din itinerariul marșurilor de instrucție pe care nava le-a efectuat în cel mai bine de 40 de ani de existență?

— Întrebarea dumneavăstră este justificată și, într-un anumit fel, mă face să mă simt vinovat de această situație. Este, dacă vrei, un adevarat „scandal” faptul că am reușit să venim aici abia după atâția ani. Explicația este aceea că Marea Neagră este destul de departe de Germania și, în consecință, nu s-a alăturat traseului marșurilor noastre de instrucție cibinuită. Într-un astfel de marș, cum este cel pe care îl efectuăm acum, care are o durată de trei luni, este practic imposibil să ajungem până în Marea Neagră și să te și întoarcă la timp în Germania. În această loamnă, însă, s-a putut realiza decolare marșul la început cu o lună mai devreme, fără cădăți la bord. Nava a fost dusă la Lisabona - de unde a început practic marșul - și astfel în trei luni puțem să ajungem până în Marea Neagră și să ne întoarcem în Germania, unde trebuie să ajungem înainte de Crăciun, pentru ca tinerii studenți și membrii echipajului să-l poată petrece împreună cu familiile lor. Desigur, ar fi mult mai ușor de ajuns la Constanța pe canalul Dunăre-Rin-Main dacă călăgele navei noastre nu ar fi așa de înalte încât să puțem trece pe sub podurile Lăsând la o parte giuma, promit că nu va mai trece atâtă timp până la următoarea noastră vizită la Constanța, mai ales că aici avem și o navă soră, MIRCEA.

— Legat de nava-școală MIRCEA, în marina noastră există ceea ce noi numim „spiritul MIRCEA”. În Germania putem vorbi de „spiritul GORCH FOCK”?

— În Germania, GORCH FOCK nu este doar o navă, este un simbol și un mit. Cred că 99% din populația Germaniei știe de existența lui. GORCH FOCK este unul din numele cele mai cunoscute, poate mai mult decât cele ale cancelarului sau președintelui țării de exemplu. Este un simbol al navegației pe mare, al călătorilor în țări îndepărtate, al romanticismului navegației cu vele, un simbol al întregii Germanii.

— Vă amintiți când cele două nave au navigat împreună ultima dată?

— GORCH FOCK a participat la cele 20 de regate importante. Cred că ultima cără când cele două nave au navigat împreună a fost în 1976, la regata Bermude-Newport, unde au fost prezente de altfel toate cele cinci nave surori. A fost un moment de care suntem foarte mândri deoarece am căștigat, dar aceasta s-a datorat și faptului că nava noastră era mai nouă, fiind construită în 1958, la peste douăzeci de ani după celelalte nave ale seriei. Din nefuncție, de atunci cele două nave nu s-au mai întâlnit.

— Interlojană să strângem legăturile cu MIRCEA?

— Deja comandantul navei MIRCEA a fost la bord și am schimbat primele impresii și păreri, manifestându-și dorința de a trimite la bordul navei noastre pe unii dintre ofițerii pentru a se familiariza cu nava, deoarece GORCH FOCK vine după o reparare capitală de la începutul acestui an și cu o nouă înfățișare.

— Cum vedeați viitorul navelor cu vele, în general, și în Marina Germană în special?

— Să îl fel de bine ca și mine că marinele noastre au o veche tradiție a navelor școală cu vele. Voi ați început cu vechiul bric MIRCEA, în 1882, iar la noi prima navă școală datează din 1848 și de atunci o astfel de navă nu a lipsit niciodată din dotarea flotei noastre. Pentru secolul următor decizia a fost de a lăsa în Marina germană: GORCH FOCK are locul ei distinct și misiuni bine stabilite și săa va rămâne și în următorul mileniu. Acest lucru este în afară de orice discuție. În viață civilă, vreau să vă spun că mariile companii trimit oameni sau chiar echipajele întregi pe mariile velliere pentru a se antrena pe aceste tipuri de nave, pentru a dobândi noi deprinderi în alte condiții de navegație, pentru a face față împreună pericolilor mării, pe scurt, pentru a trăi experiență navegației cu vele, ceea ce eu consider că este un lucru foarte modern. Viața la bordul unei nave cu vele este o experiență necesară pentru orice marină. Apcăi, croazierele turistice efectuate cu velliere - deși costul acestora este foarte ridicat - au o tendință ascendentă și vor rămâne un punct de atracție pentru cei pasionați de navegația cu vele și în secolul următor. Revenind la marșurile de instrucție, săptămânile pe care studenții le petrec la bord - deși perioada este foarte scurtă, de numai opt săptămâni din cinci ani de studiu - amintirile și spiritul acestor zile îi vor marca și însotii pe cei care le-au trăit tot restul vieții.

— GORCH FOCK este prezent adesea în paginile revistei BLAUE JUNGS (revista Marinei Militare Germane) cu reportaje din marșurile de instrucție, dar și cu știri din șantier, atunci când se află în reparări, așa cum revista MARINA ROMÂNĂ a oferit știri despre MIRCEA în cel cinci ani de când acesta se află în Șantierul Naval Brăila. Încheiare, aș dori să vă întreb care este relația dintre GORCH FOCK și mass-media, fie ele militare sau civile?

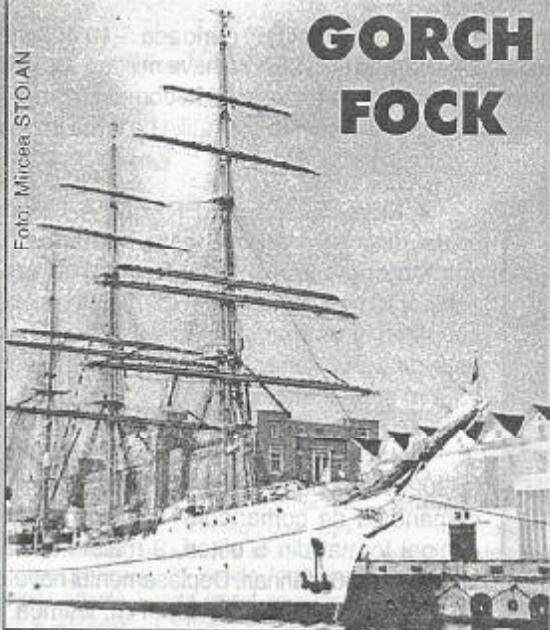
— Oamenii noștri sunt interesați și mândri în același timp să citească articole sau să vadă poze cu GORCH FOCK în presă, fie că este vorba de BLAUE JUNGS sau de presa civilă. Este mult de muncă pentru aproape fiecare membru al echipajului în efortul de a-i mulțumi pe ziaristi și chiar dacă uneori oamenii ajung să fie aproape „agasați” de prezența și insistența echipelor de filmare sau a fotografilor prezenti la bord acest lucru este foarte important pentru noi, iar când ajung să vadă imagini sau articole din presă despre GORCH FOCK sunt foarte mândri și consideră că totul a meritat. În general, suntem conștienți de rolul pe care îl joacă presa în modul în care este receptată de către public GORCH FOCK și, prin asta, Marina și țara noastră.

Bogdan DINU

OASPETI AI MARINEI MILITARE

Foto: Mihnea STOIAN

GORCH FOCK



In perioada 1-5 octombrie nava-scoala **GORCH FOCK**, aparținând Marinei Militare a Germaniei, a efectuat pentru prima oară o vizită în portul Constanța. Date fiind fântane de care se bucură această navă ne propunem să oferem cititorilor mai multe de a își informații. **GORCH FOCK** este o navă de tip barc cu trei catarge (acesta, ca și corpul navei de altfel, sunt realizate din lemn). Cele peste 300 de tone de balast fac din ea o navă extrem de stabila. Velele, în număr de 23, sunt realizata din material sintetic. Nava are un motor auxiliar pentru a o ajuta în navigația pe

vreme calmă sau în ape puțin adânci. **GORCH FOCK** este cea de-a doua navă care poartă acest nume și a cincea din clasa sa. Calela și navele surori (**MIRCEA**, **EAGLE**, **SACRES II**, **TAVAR SCHI**) construite la același sanctier naval, înainte de cel de-al doilea razboi mondial, sunt încă în serviciu în marinele cîrgetelor națiunii unde sunt folosite ca nave-scoală pentru cadetii navalii de marină. **GORCH FOCK** a fost construită la Hamburg, în sanctierul Blohm & Voss; lansată la apă pe 23 august 1958 ea a fost recepționată pe 17 decembrie 1958. Este bazată la Kiel, capitala landului Schleswig-Holstein. Principalele caracteristici sunt: lungime - 89,40 metri; lățime - 12 metri; pescăru - 5,20 metri; deplasament - 1.870 tone; înălțimea catargului principal - 45,50 metri; suprafața velică - 2.037 m²; viteză cu motor - 12 Nc, cu vâie maxim 16 Nc. Echipajul este format din 12 ofițeri, 41 maștri militari și 6 loofifteni, 24 de marinari și maxim 160 de cadre. Până în martie 1997 **GORCH FOCK** efectuase 109 marșuri de instrucție în aceste străine, parcurgându-se mai mult de 600.000 de mile marine și vizitând 340 de porturi, din 53 de ţări ale căror pe cinci continente. Dintre cele mai interesante croaziere și marșuri de instrucție menționăm: voiajul din jurul lumii, din 1988 (inclusiv o vizită în Australia); participarea la cursa Columbus din 1992 sau cea mai lungă croație din istoria navei din anii 1993-1997, cu o durată de 343 de zile; cu 18 porturi vizitate de pe patru continente și dublerea Capului Bunei Speranțe. În timp nava a fost modernizată de mai multe ori (este dotată inclusiv cu un sistem de aer conditionat) și astăzi îndeplinește ultimele cerințe ale standardelor ecologice prin cele două sisteme de distilare, un separator de sănătate apă/motorină, echipamente de colectare și irațare și un compactor. Mai mult de 10.000 de ofițeri și maștri militari și-au efectuat pregătirea de baza și cea marinărescă la bordu acestor nave. Ca „Ambasador în albastru”, **GORCH FOCK** a avut un asemenea succese - că și navă-scoala și instrument de relații publice totodată - încât în viitorul acoperișor Marină Germană este de recunoscută fără principala sa navă cu vele. Din 1997 nava este comandată de căpitan-comandorul John Schamong. (B.D.)

În perioada 22-27 septembrie venatorul de mine german **ROTTWEIL** s-a aflat în portul Constanța. **ROTTWEIL** este cca de-a treia navă din clasa 332. A fost lansat la apă pe 12 martie 1992 la sanctierul naval Kröger din Rendsburg, la canalul Kiel, unde a fost realizată cea mai mare parte a construcției. Nava a fost recepționată pe 7 iulie 1993 în portul său bază, Olpenitz, din apropiere de Kiel. **ROTTWEIL** se numără printre cele mai avansate unități de luptă împotriva minelor din flota germană de azi. Misia sa constă în detectarea și distrugerea minelor și a altor dispozitive explosive în apele de coastă sau în mare deschisă. Nava este construită din otel nemagnetic și echipată cu un sistem de propulsie cu nivel redus de zgromot, ceea ce o face potrivită pentru acțiunile în apele unde sunt de așteptat mine magnetice sau acustice. Pentru detectarea minelor nava folosește sonarul subacvatic, un senzor acustic de

ROTTWEIL



mare performanță, montat sub chilă. Imaginea sălii de lucru este afișată complet automat de un sistem tactic electronic de date. În timpul operațiilor întreaga mișcare a navei este controlată de acest sistem electronic. În plus, pentru identificarea și neutralizarea obiectelor detectate sunt utilizate două vehicule subacvatice comandate de la distanță, numite Pinguins, dotate cu sisteme de arme împotriva minelor și care acionează împreună cu cinci scafandri. Pentru autoapărare este echipat cu un tun antiaerian

Bofors de calibrul 40 mm. Echipajul este format din 4 ofițeri, 18 maștri militari și subofițeri și 18 marinari. Caracteristicile navei sunt următoarele: lungime - 54,24 metri; lățime - 9,21 metri; pescăru - 2,80 metri; înălțime - 2,4 metri; deplasament - 690 tone; viteză - 18 noduri; propulsia este asigurată de două motoare diesel pentru deplasare de 2040 KW și de două motoare electrice pentru operații MCM de 75 KW. Nava este comandată de locotenent-comandorul Hans Wariner. (B.D.)

OASPEȚI AI MARINEI MILITARE

GRUPAREA NAVALĂ BRITANICĂ

În cadrul exercițiului naval britanic ARGONAUT '99 au vizitat portul Constanța, în perioada 5-10 noiembrie, 6 nave militare ale Royal Navy. În programul comun au fost incluse exerciții tip PASSEX cu nave militare românești, prezentarea echipamentului și a sistemelor de căutare a minelor, schimburile de experiență în domeniul dragajului precum și susținerea unei conferințe la Academia Navală „Mircea cel Bătrân” privind operațiile de luptă împotriva minelor.



• Nava de sprijin HERALD (A-138) face parte din clasa *Hecla*, este comandată de căpitan-comandorul D.C. Gregan și are un echipaj format din 5 ofițeri, 25 maistri militari și subofițeri și 64 marinari. Deplasamentul navei este de 2.000 tone, lungimea 79,2 m, lățimea 15,4 m și pescajul 5,5 m;

• Nava de asigurare logistică Sir GERAINT (L-3027) face parte din clasa *Sir Bediver*, este comandată de comandorul I. Piling și are un echipaj format din 5 ofițeri, 9 maistri militari și subofițeri și 46 marinari. Deplasamentul navei este de 5.674 tone, lungimea 134,4 m, lățimea 18,2 m și pescajul 4 m;

• Dragoarele de radă CHIDDINGFOLD (M-37) și QUORN (M-41) aparțin clasei *Hunt*, sunt comandate de locotenent-comandorii C.J. Davies și M.C. Allibon și au câte un echipaj format din 7 ofițeri, 9 maistri militari și 46 marinari. Deplasamentul navei este de 615 tone, lungimea 60 m, lățimea 10 m și pescajul 2,5 m;



• Vânatocarele de mine PENZANCE (M-106) și WALNEY (M-104) fac parte din clasa *Sandown*, sunt comandate de locotenent-comandorii C. Ashcroft și A. Waddington și au câte un echipaj format din 8 ofițeri, 9 maistri militari și 23 marinari. Navele au deplasamentul de 450 tone, lungimea 52,5 m, lățimea 10,5 m și pescajul 2,3 m. (C.S.)



30 octombrie 1974 - 30 octombrie 1999

UN SFERT DE SECOL DE ÎMPLINIRI



Foto: M.M.pr. Gheorghe BARBU

Intr-o frumoasă zi de Brumă, reprezentanți ai generațiilor de vedetisti și-au dat întâlnire, în portul militar Mangalia, peninsula sărbători, cu emoție și onoare militară, un sfert de secol de la înființarea Divizionului 81. Vedete Torpiloare pe Aripă portantă. Venise timpul aducerilor aminte și al bucuriei de a fi din nou împreună - fosti și actuali comandanți, ofițeri și maștri militari, specialiști și tehnicieni - aşa cum, în anii, s-a păstrat tradiția sărbătorini zilelor aniversare ale unităților Marinei Militare.

Cum era și firesc, în acest moment aniversar, când se omagia elorul celor care prin dăruri, corectitudine și muncă, au conferit prestigiu unității și au rămas în spirit și fapte „vedetisti”, le-au fost alături reprezentanți ai Statului Major al Marinei Militare, oficialitatea orașului Mangalia, reprezentanți ai mass-media constănțene și mulți invitați din diverse instituții.

Și, într-o astfel de zi, ce poate fi mai frumos, ce poate însuflare spiritul și spori increderea vedetistului în capacitatea și tăria sa de a înfrunta marea și destinul dacă nu respectul și admirația celor care au fost și sunt mereu alături de ei? Fie colegi, fie comandanți, fie purtători ai uniformei de

marinar din alte unități militare... Gândurile de bine, roșite în cuvinte pline de semnificații, au măngăiat inimi și au însemnat chipuri.

Nă facem o datorie de onoare față de oamenii de ieri și de azi ai divizionului din a încredință hărțile, întru amintire, din noianul de gânduri pe cele mai semnificative:

Viceamiral Traian ATANASIU, șeful Statului Major al Marinei Militare: „Vedetisti - un „pumn” de oameni hotărâți, ambicioși, capabili să înfrunte marea și să se întoarcă de fiecare dată la jârm... Si dacă estează salută sub drapel este o dovadă de respect față de neamul românesc și față de ce a facut ei.”

Contraamiral (r) Dumitracă OPREA, primul comandant al divizionului: „Toți cei care au trecut prin viață aspiră de vedetist pot spune că au lăsat ceva din viață lor în aceste unități de nave. Pot fi mândri că au contribuit la formarea de cadre de nădejde pentru Marina Militară. În măsură să ducă mai departe tradiția și renumele de care să-u bucure și se bucură aceste unități de elită ale Marinei”.

Comandor Aurel POPA, actualul comandant al divizionului: „Timpul, vicisitudinile vieții pe mare, misiunile deosebite

nu au făcut ca acești oameni să dezarmeze; pot spune că ei au rămas la fel de tineri precum i-am întâlnit, dinamici, vesnic îndrăgostiți de viață pe mare, adevărați marinari. Deși la tâmpile unora au apărut, prea de timpuriu, ghioceii, am certitudinea că deviza **FUGIT IRREPARABILE TEMPUS** - altfel spus, cursarea **implacabilă a timpului** - nu a schimbat și nu va schimba vreodată ceea ce în Marină se rostește cu respect: **SPIRIT DE VEDETIST**”.

Inginer Zamfir IORGUŞ, primarul municipiului Mangalia: „Deși sunt ani de când destinul meu este altul, nu pot uită că am aparținut acestui nucleu de marină. Sufletește sunt tot de-al lor pentru că am viață amintirea zilei în care, proaspăt absolvent al Institutului de marină, am urcat pe comanda vedeteli torpiloare 5G. Si dacă pot trece peste greutăți mai ușor, dacă sunt tenace în rezolvarea problemelor ivite, lor le-o datorez!”.

La atâtdea gânduri frumoase, alte cuvinte ar fi de prisos...

Fie ca visurile acestor minunați oameni - „frumoși visători ai mărilor” - să li se împlinească!

Floare BRÂNZĂ

Divizionul 81 Vedete Torpiloare s-a înființat în perioada 01.06 - 30.10.1974, prin Ordinul ministrului Apărării Naționale, din 18 martie 1974.

- La înființare divizionul avea în compunere 5 vedete (cu numerele tactice 51, 52, 53, 54 și 55) și nava bază C.P. **SOMEȘUL**, la care s-au adăugat, până în 1975, încă 7 nave.

- Începând cu 01.07.1982, dată la care divizionul avea în compunere 19 vedete, 7 din ele (construite între anii 1980 - 1982) au constituit nucleul de formare al Divizionului 84 Vedete Torpiloare pe Aripă portantă. În 1990 au intrat în dotare 3 nave din grupul 99 nave speciale, dotate ulterior cu tuburi lans-torpile.

- Navele de luptă sunt de tipul „Vedetă torpiloare cu aripă portantă”, proiect 834 (adaptare proiect în licență), autor ICEPRONAV Galati, construcția lor realizându-se în Șantierul Naval Mangalia, în perioada 1973 - 1990.

- Având caracteristici tehnico-tactice deosebite - dotate cu torpile, instalații artleristice binare de calibrul 14.5 mm, mijloace

de navigație și radioelectrone - vedetele torpiloare pot îndeplini misiuni specifice atât independent cât și în cooperare cu alte nave și cu aviația.

- În cei 25 de ani de existență în unitate și-au desfășurat activitatea 232 ofițeri, 1.065 maștri militari și 12 subofițeri; 2.500 militari în termen și-au satisfăcut stagiu militar, iar un mare număr de elevi de la instituțiile de învățământ ale Marinei Militare și-au desăvârșit pregătirea.

Divizionul 81 Vedete Torpiloare și-a îndeplinit cu cinste toate misiunile primite, participând după 1990 la aplicații multinaționale desfășurate în Marea Negru.

Catotă coziunii trainice a echipajelor și profesionalismului ofițerilor divizionului a obținut rezultate foarte bune și bune la aplicațiile și exercițiile tactice organizate pe mare și pe uscat, cu sau fără folosirea armamentului din dotare. Prințește și eforturile maștrilor militari au permis menținerea tehnicii în stare de funcționare, navele fiind gata în orice moment de a îndeplini misiuni pe mare.



Eroi au fost...

Când a început, de fapt, războiul?

Ne-am obișnuit să acreditem ideea, așa cum am învățat până nu de mult și din cărțile de istorie, că începutul participării Armatei Române la cel de-al doilea Război mondial este marcat de ziua de 22 iunie 1941, dată la care Conducătorul Statului Român, generalul Ion Antonescu a transmis trupelor române un Ordin de zi: "Ostași, vă Ordon treceți Prutul" (din lipsă de spațiu nu voi reda întregul conținut al acestuia).

Renunțând însă la canoanele școlasice și judecând faptele după Normele de Drept Internațional vom vedea că realitatea este cu totul altă. La 22 iunie 1941 Armata Română a trecut de la defensiva strategică pe Prut, efectuată în iunie – iulie 1940, la ofensiva strategică în cadrul stării de război.

Nu începe niciodată o război, aşadar, că starea de beligeranță dintre România și Uniunea Sovietică există cu mult înaintea datei de 22 iunie 1941, dată la care Armata Română, alături de cea germană, a trecut la ofensivă.

"Nu pot fi socotit agresor, declară mareșalul Ion Antonescu într-un memorandum adresat în luna mai 1941 Tribunalului Poporului, fiindcă România era în stare de război cu URSS din iunie 1940, când Rusia a fost agresorul. Acceptarea ultimatumului nu a fost decât o retragere strategică și politică la care recurge orice țară, orice om când este surprins fără sprijin și nu este în măsură să se apere. Din iulie 1940 până în aprilie 1941, acțiile izolate de agresiune parțiale nuse au continuat. Am arătat acest lucru mai sus. Deci, în 1941, iunie, a fost o acțiune care se încadra și era o urmăre a agresiunilor pe care le suferise poporul

evacuarea pe Dunăre a unităților militare, administrațiilor și refugiaților.

Deși forțele fluviale au acționat cu toată promptitudinea, timpul scurt avut la dispoziție a determinat ca o mare parte din armament, muniție, depozite de arhive, vehicule etc să fie abandonate. Pe timpul operațiunii de evacuare au apărut și multe incidente, cele mai semnificative fiind cele de la Vălcov, Chilia și Ismail unde autoritățile polițienești au părăsit postul, poliția orașului fiind efectuată de marinari. Atât în retragere trupele române adesea erau atacate de indivizi înarmați care au deschis focul, atacurile soldându-se cu mai mulți morți și răniți. Răposta promptă a marinilor a pus capăt acestor atacuri banditești.

În situația creată, portul Sulina, cel mai apropiat de noua graniță impusă, era cel mai expus atacurilor navale și aeriene ale inamicului. În consecință, s-a luat măsura instalării, în zilele de 30 iunie și 1 iulie, a două baraje de mine contra navelor și submarinelor la larg, realizate cu navele puțincă de mine AURORA și DUROSTOR, sprinjinite de distrugăloarele MĂRĂȘEȘTI, MĂRĂȘTI și canoniera REMUS LEPRI.

Deși situația de criză a fost depășită pe granița de pe Prut și la Gurile Dunării, în perioada care a urmat au continuat incidentele, acestea manifestându-se, în special, prin efectuarea de trageri și manevre cu navele militare cu încălcarea apelor teritoriale românești, stabilită deja prin convenție, instalarea în mod nejustificat a unor debarcadere de campanie pe toată

Distrugătorul „MĂRĂȘTI”



Starea de război (beligeranță), dintre două țări, potrivit Normelor de Drept Internațional existente în perioada premergătoare celui de-al doilea Război Mondial (Convenției a III - a de la Haga, din 18 octombrie 1907), trebuia să fie procedată, în mod obligatoriu, de o declarație de război.

Ultimatumul sovietic din 26 iunie 1940 remis guvernului român (motivat, de altfel, de grosolană falsuri istorice, care nu fac obiectul dezbatării în acest context n.n.), care prevedea înapoierea, cu orice preț, a Basarabiei și nordului Bucovinei către Uniunea Sovietică în termen de 4 zile, nerespectarea lui atrăgând după sine (conform aprecierilor ministrului român la Moscova) un atac militar imediat, a reprezentat o autentică Declarație de Război.

Mai mult chiar, începând cu 28 iunie, orele 03.00, armata sovietică a trecut la o ofensivă pe toată granița cu România atacând trupele române care, conform ordinelor primite, se pregăteau să se retragă. Era, în mod indubitat, o agresiune a unui stat contra altui stat independent, în scopul ocupării teritoriale contrar convențiilor internaționale la care ambele țări aderaseră.

Torpiloul „SMEUL”



român. În iunie 1941 am atacat în cadrul unui război început în 1940 și, ca orice atac este un act de agresiune, nu pot fi considerat agresor decât numai în acest sens, și deci nu pot fi încadrat în Pactul Kellogg."

Misiuni de luptă ale marinarii români pe timpul și după evacuarea Basarabiei

În situația de criză declanșată de Ultimatumul și în urma ordinelor superioare primite comandantul flotei de Dunăre, contraamiralul Alexandru Gheorghiu, a dat alarmă de luptă tuturor forțelor din subordine ordonând execuțarea pazei și ordinei în porturile basarabene și

lungimea brațului Chilia, atacuri și incursiuni, mai ales pe timp de noapte, asupra pîchelelor de graniță etc.

Toate aceste provocări ale sovieticilor demonstrații, în mod indubitat, intențiile vădute ale acestora de a anexa noi teritorii, în afara celor stabilite. Cele mai grave incidente s-au produs în noaptea de 25/26 octombrie 1940 când trupele sovietice debarcate de pe două monitoare, în jurul orei 01.00, au ocupat ostroavele Dalerul Mare și Salangic, fiind capturați 5 marinari și un grănicer.

O modificare substantială a graniței stabilite, efectuată prin rapt, a avut loc și la 5 noiembrie 1940, când, la orele 10.30, au fost debarcate trupe pe ostrovul dintrul brațul Musura și Stari Stambul.



Eroi au fost...

O nouă încercare de testare a apărării la Gurile Dunării a avut loc la începutul lunii Ianuarie 1941. În ziua de 1 ianuarie un grup de nouă nave militare sovietice s-au apropiat de baraj Sulina încercând să pătrundă prin canal. Alarmate, forțele de apărare din zonă au deschis focul, navele sovietice retrăgându-se.

Pentru a se evita repetarea unor asemenea incidente s-a dat ordin să se continue instalarea barajelor de mine de la larg de Sulina, operațiune efectuată la data de 10 Ianuarie cu puiitorul de mine AURORA, asistat de canoniera REMUS LEPRI. În ziua de 11 Ianuarie, când se încerca instalarea unei noi linii de mine, canoniera REMUS LEPRI a lovit o mină de balizaj scufundându-se, fiind ucis un marin, iar alii doi răniți.

Aceștia au fost de altfel și primii ostași marini căzuți la datorie în cel de-al doilea Război Mondial.

În perioada care a urmat, situația la granița cu Uniunea Sovietică, în special în zona Deltei, a continuat în aceeași notă de încordare, cu numeroase incidente, țelul sovieticilor, după cum s-a putut constata, fiind mutarea, pas cu pas, a granitelor, scopul final fiind acela de a pune stăpânire pe Gurile Dunării. O statistică arată că numai în perioada iulie 1940 - iunie 1941 în această zonă au avut loc nu mai puțin de 39 incidente de frontieră provocate de trupele sovietice, soldate cu morți și răniți, răpiri de persoane sau capturarea de nave și teritoriilor pe Dunăre, tot atâtea acte de agresiune la care făcea referire mareșalul Ion Antonescu în memorialul despre care s-a relatat mai sus.

După aderarea României la Pactul Tripartit (noiembrie 1940) relațiile româno-germane, mai ales în plan militar, au fost intensificate, fiind luate măsuri de pregătire a armatei române pentru a trece la ofensivă în vederea reăducerii teritoriilor naționale la vatra străbună. Printre aceste măsuri au fost și cele legate de aducerea tuturor navelor Marinei Regale Române în stare operativă, intensificarea activităților de pregătire de luptă pe mare, completarea stocurilor necesare de armament și munition navală, organizarea întregului sistem al apărării dinspre mare a litoralului și porturilor.

Cea mai mare operațiune de minare din istoria Marinei Române

Apărarea dinspre mare a litoralului și porturilor cuprindea, printre altele, și un sistem de baraje de mine împotriva navelor de suprafață și submarinelor a căror lansare, supraveghere și protecție revenea ca misiune Marinei Regale Române.

Îndeplinirea acestei misiuni de luptă pentru Forțele Navale Române a început în a doua jumătate a lunii iunie 1941, ea fiind precedată de intense acțiuni de pregătire cu navele militare în mare încă din timpul primăverii și începutul verii aceluiași an.

În dimineața de 15 iunie 1941, la larg de Constanța, între Capu Midia și Tuzla a început cea mai mare operațiune de acest gen din istoria Marinei Române, cunoscută sub numele de „Operația de minare Constanța”, la care au participat, practic, toate forțele navale românești de la mare: 4 distrugătoare (REGELE FERDINAND, REGINA MARIA, MĂPĂȘESTI, MĂRĂȘTI); 3 torpiloare (SBORUL, ZMEUL și NĂLUCA); 3 canoniere (DUMITRESCU, GHICULESCU, EUGEN STIHI); 3 vedete torpiloare (VISCOLUL, VIFORUL și VIJELIA); puiotoarele de mine AMIRAL MURGESCU și REGELE CAROL I.

Conducerea acestei importante misiuni a revenit unui experimentat ofițer de marină, comandorul August Roman, care a beneficiat și de sprijinul unor specialiști din cadrul Misiunii Navale Germane din România, ofițeri de marină familiarizați cu executarea minărilor pe mare pe alte teatre de acțiuni navale. Astfel, sistemul apărării litoralului și porturilor românești, la data de 22 iunie 1941, era completat, Marina Română fiind gata, alături de întreaga oștire română, să treacă la ofensivă pentru îndeplinirea misiunii sacre de recucerire a teritoriilor naționale ocupate.

Marinarii români în focul luptelor

Marina Regală Română cu cele două mari unități de la mare și fluviu, respectiv Divizia de Mare și Divizia de Dunăre, în cadrul acțiunilor militare preconizate avea ca misiuni principale apărarea litoralului și comunicărilor navale și sprijinul ofensivelui spre est a trupelor terestre.

La scurt timp după declanșarea ofensivei terestre spre est înamicul nu a întârziat să atace din direcția mării, atât la mare cât și la Dunăre. În dimineața de 23 iunie 1941 valuri de avioane sovietice s-au abătut asupra porturilor de la Dunăre și mare efectuând un puternic bombardament asupra navelor și instalațiilor și provocând numeroase pierderi materiale și umane. Marinarii de la bordul navelor și cei ce încadrau artilleria de coastă au dat o ripostă pe măsură provocând înamicului pierderi considerabile.

Comandor
Ioan DAMASCHIN

Şir de mine la bordul crucișătorului auxiliar „Dacia”





Eroi au fost...

La Dunăre, monitarele și vedetele au avut o contribuție însemnată la sprijinul ofensiv trupelor de uscat și la transbordarea acestora pe malul estic al Prutului în sudul Basarabiei respingând incursiunile forțelor acestuia și acțiunile aviației inamice pe fluviu. Lupte grele au dus militarii din Batalionul 15 Infanterie Marină care au avut de înfruntat un puternic inamic venit la debarcare în zona Chilia Veche. Deși temporar au pierdut teren în cele din urmă au reușit să-l recucerească, cu grele pierderi, respingând inamicul, contribuind la degajarea zonei și la eliberarea, până la 26 iulie, a întregului teritoriu al Basarabiei.

O victorie navală de prestigiu au înscris marinarii români în dimineața de 26 iunie 1941, când două grupări inamice, formate din cinci nave mari sovietice moderne înzestrate cu un puternic armament de artilerie, s-au apropiat de litoralul românesc în zona Agigea, au pătruns în interiorul barajelor de mine deschizând un devastator foc de artilerie (circa 250 de bombe în doar 15 minute) asupra portului Constanța, depozitelor și trenurilor de carburant și munition. Atât navele și, în primul rând, distrugătoarele REGINA MARIA și MĂRĂȘEȘTI cât și artilleria de coastă, română și germană, cu temutele baterii "Tirpitz" din zona Constanța, au acționat cu promptitudine respingând atacul navelor inamice și obligându-le să se îndepărteze de litoral. În retragere, liderul de flotă MOSKVA, una din cele mai moderne și puternice nave sovietice, s-a scufundat cu cea mai mare parte a echipajului său. A fost o victorie de răsunet a celor care apărau litoralul românesc, pe tot parcursul războiului navele sovietice evitând să se mai apropie în această zonă.

După cucerirea, la 16 octombrie 1941, a uneia din principalele porturi sovietice la Marea Neagră, Odessa, de către trupele române și germane, s-a deschis o importantă cale de comunicație pe apă cu linia frontului de uscat merită să înlesnească aprovizionarea trupelor terestre aflate în ofensivă pe direcția litoralului.

Pentru redarea navegării în zonă, aceasta fiind minată de către navele sovietice în retragere, o flotilă de dragaj condusă de căpitanul Nicolae Filip a primit misiunea să deschidă pase și drumuri navigabile în rada portului Odessa, începând cu 20 octombrie. După primele trei zile de dragaj, la 24 octombrie 1941, nava comandant, remorcherul "D" a atins o mină marină scufundându-se, întregul echipaj, inclusiv comandanțul, căpitanul Nicolae Filip și aspirantul Paul Apostolescu pierind în adâncuri.

Tot în cursul lunii octombrie, forțele maritime au executat o acțiune de minare de mare amplitudine, similară celei de la Constanța, cunoscută sub numele de "Operația Varna". Pentru a asigura linia de comunicație Constanța - Bosfor au fost lansate 7 baraje de mine la sud de Capul Callacra de către o grupare de forțe formată din cincioare de mine MURGESCU, DACIA și CAROL I, sprijinite de distrugătoarele FERDINAND și MĂRĂȘEȘTI, canonierele STIHI și GHICULESCU, torpiloarele SBORUL și NĂLUCA. În cursul acțiunilor de minare, la 10 octombrie, N.M.S. CAROL I a lovit o mină lansată de un submarin sovietic și s-a scufundat, 21 de marinari aflându-și mormântul pe fundul mării.

În luniile noiembrie și decembrie 1941 s-au intensificat acțiunile de transport cu trupe, armament și materiale necesare

submarinul DELFINUL pe comunicațiile maritime ale inamicului. Astfel, la 18 septembrie 1941, vedetele VIJELIA și VISCOLUL au executat un atac cu torpile asupra unui convoi de nave inamice în zona Odessa, iar submarinul DELFINUL a efectuat patru misiuni de supraveghere și atac asupra comunicațiilor inamicului pe coastele Crimeei și Caucazului. La 5 noiembrie acesta a scufundat nava sovietică URALET la larg de Ialta.

Anul 1941 s-a încheiat și cu o altă pierdere notabilă pentru Marina Regală Română prin scufundarea, la 29 decembrie, datorită unei puternice furtuni declanșate în cursul noptii precedente a remorcherului STOICESCU, aflat într-o misiune la larg de Constanța.

O dare de seamă privind misiunile îndeplinite de navele aparținând Forței Navale Maritime în cursul anului 1941 relevă faptul că acestea au executat: 19 misiuni de siguranță cu distrugătoarele, în folosul

Puatorul de mine „REGELE CAROL I”, scufundat la data de 10 octombrie 1941



Submarinul „DELFINUL”



frontului pe drumul Odesei, Forțelor Navale Maritime revenindu-le misiunea asigurării acestor transporturi împotriva minelor, navelor de suprafață și submarinelor inamicului. Acțiunile intense ale inamicului au fost contracarate cu succes fiind scufundate două submarine sovietice și doborăte mai multe avioane. Din păcate, la 9 noiembrie 1941, pe timpul unei astfel de misiuni de convoiere, vedetele VIFORUL și VIJELIA au atins un baraj de mine în zona Bugaz și s-au scufundat piezându-și viața 9 marinari printre care aspiranții Aurel Comăneanu și Mircea Metz.

Forțele Navale Maritime au desfășurat și acțiuni ofensive cu vedetele torpiloare și

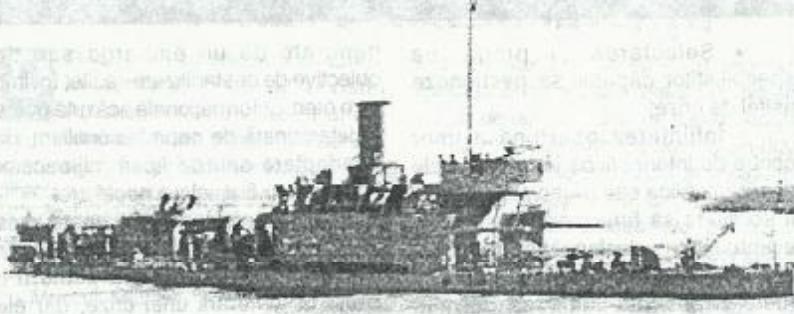
operațiunilor de dragaj, minare și transporturi; 106 misiuni de susținere și supraveghere cu distrugătoarele; 151 de misiuni de patrulări de-a lungul coastei între Mangalia - Constanța - Sulina - Bugaz - Odessa cu vedetele torpiloare și canonierele; 124 misiuni de ascultare antisubmarină la larg de Constanța cu canonierele, vedetele și nava DOR DE MARE; 34 de misiuni de escortă cu canonierele și vedetele torpiloare în folosul convoialelor; 6 misiuni constând în acțiuni ofensive pe comunicațiile inamicului cu submarinul și vedetele; 3 atacuri asupra submarinelor inamicului cu rezultat pozitiv (9 iulie, în raionul Tuzla, cu vedetele



torpiloare, 1 decembrie, în raionul Șabla, cu distrugătoarele REGINA MARIA și REGELE FERDINAND, 17 decembrie, la sud de

Eroi au fost...

Monitorul „LASCĂR CATARGIU” la ancoră pe Dunăre



Bugaz, cu distrugătorul REGELE FERDINAND); 38 misiuni de dragaj de siguranță și dragaj de control cu canonierele și torpilorul SBORUL (la care se adaugă dragajul executat în interiorul barajului de mine de la Constanța cu grupul de dragaj ușor); misiuni executate cu distrugătoarele, navele puțioare de mine și vedetele la

Constanța, pe coastele Bulgariei; alte trei baraje pe coasta românească unde inamicul s-a dovedit mai activ; lansarea de mine periscopice la nord de Insula Serpilor; 37 de acțiuni constând în respingerea atacurilor aeriene ale inamicului executate de navele aflate în mare.

Pe ansamblu, în cadrul acestor acțiuni

de luptă, numai Escadrila de Distrugătoare a realizat un număr de 51 de misiuni, în 921 ore de marș, parcurgând 10.100 mile.

Presărați pe-a lor morminte ale laurilor flori

Din cele relatate mai sus se poate constata cu ușurință faptul că marinarii români, pentru apărarea gheii străbune și reducerea la pământul țării a teritoriilor ocupate samovolnic, au desfășurat în cursul anului 1940, dar mai ales după 22 iunie 1941, intense acțiuni de luptă atât la mare cât și la fluviu împotriva inamicului terestru, naval, aerian și submarin provocându-i acestuia însemnale pierderi. Din păcate nu rareori undele albastre ale Mării Negre și ale Dunării au fost înroșite de sângele lor, adâncul apelor fiindu-le locul de odihnă veșnică.

Redăm mai jos numele marinarilor căzuți pe câmpul de onoare în anul 1941.
DUMNEZEU SĂ-I ODIHNEASCĂ ÎN PACE.

25 iunie

Canoniera EUGEN STIHL: sergent Dan S. Constantin. Det. Sulina Nr. 1: soldat Cojocaru G. Ilie.

28 iunie

Şeptul MR 2: sergent Stamate I. Zisu, fruntaș Blendea I. Nicolae, soldații Bescucă D. Ion, Ostașu Gh. Nicolae, Vasile F. Dumitru, Mitache P. Gheorghe, Năstase V. Nicolae, Cruceanu G. Vasile, Săceanu D. Ion, Florea I. Closir și Ileana I. Stelian.

Şalupa ELENA: soldat Biban I. Petru.

Puatorul de mine AURORA: sergent Nicolae I. Nicolae, soldații Stanciu D. Ion și Stancu Ioan.

29 iunie

Puatorul de mine AURORA: elev serg. maj. Vasilescu L. Aurel, elevii caporali Todiraș L. Ioan și Tanislav Constantin. Monitorul LASCĂR CATARGIU: sergentii Dumitru Gh. Cristache și Bârlan N. Dumitru, soldații Cernat V. Dumitru, Voicu T. Marin, Anghelută Gh. Dumitru și Cotimani N. Constantin.

Nava Spital PRINCIPELE MIHAI: soldat Lehozki St. Stefan. Nav. Grup. ASA 3 Bis: sergent Manona I. Ioan.

13 iulie

Nava Spital PRINCIPELE MIHAI: plutonier maj. (r) Drăgan V. Gheorghe. Vedeta Nr. 1: fruntaș Cristea I. Anton.

Dep. Fluviale: Stratulat I. Vasile.

21 iulie

Monitorul I.C. BRĂTIANU: sergent Bărbulescu F. Vasile.

26 iulie

Torpilitorul SBORUL: sergent maj. (r) Stângă I. Nicolae.

20 august

Crucișătorul auxiliar DACIA: sergent Moroiu Gh. Nicolae. Torpilitorul NÂLUCA: sergent Teașă F. Petre.

21 august

Vasul AVRAM IANCU: sergent Purcel M. Vasile.

27 august

Dep. Fluviale: soldat Palade M. Vasile.

10 octombrie

Puatorul de mine CAROL I (pe timpul operației de minare de la Varna): sergentii majori (r) Coadă N. Alexandru și Mureșan P. Adrian, caporali Mocanu Ioan, Bidirimă C. Gheorghe, Maricescu R. Ion și Arăpoșu T. Nicolae, soldații Mihailis M. Iohan, Potcovaru M. Ilie, Dobreașu V. Vasile, Dumitrovici Ioan, Dumitru N. Gheorghe, Horvath P. Pavel, Ilaea G. Gavrilă, Ionescu P. Constantin, Lazăr Vasile, Marija M. Constantin, Nemes I. Ion, Sârbu A. Gheorghe, Ștefan O. Nicolae, Zaharia C. Constantin și Roșu T. Ștefan.

22 octombrie

Dep. Fluviale: locotenent-comandor (r) Balăș Alexandru.

24 octombrie

Remorcherul dragor DROSSEL: căpitanul Nicolae Filip, locotenent Apostolescu Paul, elevii serjenți maj. Arghir A. Petru și Fedeleanu T. Ioan, serjenți Boberschi N. Alfen, Dobre R. Ilie și Boroleanu T. Stoian, fruntași Dragomir N. Ion, Cornescu I. Cornel și Meca I. Gheorghe, soldații Ilie N. Dumitru și Oprisor N. Năstase.

Dep. Maritime: sergent maj. (r) Gherghieci I. Ilie.

25 octombrie

Remorcherul BRUSTEROFT: fruntaș Roșu Gh. Mihai, soldații Popa I. Ion, Burea Gh. Petre, Macovei V. Mihai, Albu T. Marian, Stănescu N. Nicolae și Săvulică C. Nicolae.

27 octombrie

Dep. Maritime: Budulan D. Dumitru.

9 noiembrie

Vedeta torpiloare VIFORUL: locotenent Cornățeanu I. Aurel, submaestrul mil. I Drăgan Ion, soldat Columbină C. Constantin.

Vedeta torpiloare VIJELIA: locotenent Metz Gh. Mircea Dan, sergent maj. (r) Popovici A. Traian, caporal Tătaru Gh. Remus, soldații Niculescu N. Alexandru și Vintilă Vasile.

28 decembrie și 29 decembrie

Remorcherul STOICESCU: fruntaș Ionescu Gh. Petre, soldații Berindan Gh. Vasile, Frank St. Emil și Pârcioagă Gheorghe (dispărut).



NAVIGATORI ÎN LABIRINTUL CUNOAȘTERII



Infrângerea pe „câmpul de luptă” al informațiilor este de multe ori mai severă, cu consecințe mai dramatice și mai extinse temporal, decât eșecurile din confruntările armate clasice. În special după cel de-al doilea razboi mondial a devenit evident faptul că orice societate care nu dispune de instituții specializate și profesioniști în gestionarea imaginilor sociale ale națiunii, statului, armatei, organizațiilor social-economice etc. este vulnerabilă din punct de vedere informațional.

În ceea ce privește armata, nu este suficient ca aceasta să se protejeze doar pe ea însăși, din punct de vedere informațional, deoarece necesitatea gestionării imaginii sociale a armatei este în strânsă legătură cu necesitatea gestionării imaginii sociale a statului și națiunii. Iată motivul pentru care activitatea specialiștilor în domeniul este dirijată, în special, către realizarea unei **conceptii naționale de evaluare și protecție** în care să se pună un accent deosebit pe măsurile concrete de răspuns.

Se impune, fără îndoială, acordarea importanței cuvenite fiecărei forme de agresiune atipică dar, în ceea ce privește agresiunea informațională, specialiștii consideră că **succesul unei răspunde poate fi condiționat de luarea următoarelor măsuri:**

- Elaborarea unui plan coerent de cooperare între toate sursele receptoare, deținătoare și emițătoare de informații: componentele sistemului politic al statului, organele administrative, servicii de informații publice, servicii secrete, biblioteci, arhive, bănci de date, mijloace de informare scrise și audiovizuale;

- Depistarea din timp a posibilelor focare de agresiune și schimarea unor variante de răspuns;

- Pregătirea informațiilor și a altor materiale care există deja și care ar putea fi utilizate în eventualitatea unei astfel de agresiuni: date statistice, mărturii, documente de arhivă, fototeca, fonoteca, videoteca etc.;

- Selectarea și pregătirea specialiștilor capabili să gestioneze astfel de crize;

- Înființarea oportună a unor centre de informații pe lângă diferitele servicii publice sau organizații care ar fi solicitate să furnizeze informații în eventualitatea declanșării unei crize. Aceste centre trebuie să fie dotate cu toate mijloacele care să permită accesul și transmiterea rapidă a informațiilor;

- Stocarea informațiilor care provin din surse străine și care pot fi folosite în interes propriu, într-o situație de criză.

„CÂMPUL DE LUPTĂ“ INFORMAȚIONAL



Acele acțiuni desfășurate pe „câmpul de luptă” informațional se bazează, în mod priorită, pe preocuparea pentru atingerea unui coeficient de credibilitate, preponderența acțiunilor active și rapiditatea contraofensivei.

Între criza informațională și oferta informațională scăzută a mass-media există diferențe esențiale, care constau, după opinia generalului de brigadă (r) dr.ing. Gheorghe Ilie, mai ales în:

- criza informațională este un fenomen complex, motivat, produs intenționat prin lipsa de informații sau prin disimularea acestora, adesea

generate de un embargo sau de obiective de destabilizare vădite, în timp ce oferă informațională scăzută poate fi determinată de neprofesionalism, de neadaptare sau de lipsa mijloacelor tehnice sau financiare necesare;

- criza informațională poate avea drept consecință lipsa informațiilor, în timp ce absența acestora poate fi o cauză a generării unei crize, dar ele nu se confundă și nici nu se substituie reciproc, având dimensiuni și consecințe diferite;

- esența crizei este o abundență de situații negative scăpate de sub guvernare și legalitate, cu succesiuni peste limitele de reacție, care asigură regajul functional al sistemului informațional, deci este o deregulație gravă, ce se manifestă în profunzimea întregii societăți sau în sectoarele informaționale hotărâtoare;

- perioadele de criză reprezintă, pentru mijloacele de comunicare în masă, adevărate situații-test, în sprijinul sau în defavoarea gestionarii și atenuării crizei, în slujba sau împotriva autorităților, după interese proprii sau ca urmare a unei manipulări eficace;

- lipsa de informare poate fi atenuată printr-un efort concentrat și rațional în timp ce criza informațională, pentru a putea fi stăpânită și depășită necesită o strategie, mijloace și eforturi sociale deosebite, de valoare națională, o acțiune precisă și oportună, pe multiple planuri și într-un timp îndelungat.

Pentru restabilirea sau consolidarea legăturilor informaționale necesare, reale și credibile, între surse și obiective, trebuie să se folosească informații suficiente, credibile și potențiale, prezentate în forme variate, ușor de perceput și de înțeles. Se mizează, de asemenea, pe formarea unui sentiment de solidaritate generală (chiar națională) pentru a crea condiții necesare stăpânirii stresului colectiv, fără sărbătoarea libertății mijloacelor de comunicare.

Căpitan Costel SUSANU

ARHEOLOGIA SUBACVATICĂ RĂMÂNE ÎNCĂ LA FAZA BUNELOR INTENȚII

După cum promiteam cititorilor în numărul trecut al revistei noastre, revenim în acest articol cu punctul de vedere al profesorului universitar doctor Adrian Rădulescu, directorul Muzeului de Istorie Națională și Arheologie Constanța, în problema arheologiei subacvaticice a litoralului românesc și a unei posibile cooperări cu Marina Militară. Paradoxal, poate, multe din opinii domniei sale – unele pesimiste, dar pragmatice și care reflectă, totuși, realitatea din prezent – sunt de natură să „tempereze” elanul și entuziasmul unora (chiar ofițeri din Marina Militară), ca și bunele intenții ale gazetarului, de altfel, în realizarea unei colaborări imediate. Mesajul transmis

s-a produs surpări care au antrenat totodată și numeroase așezări omenești, fie ele de epocă străveche sau de epocă greco-română. Prin urmare, o analiză profundă a acestor mutații și schimbări care s-au produs de-a lungul veacurilor se impune cu necesitate pentru a completa peisajul istoric și arheologic al acestei zone. Pentru aceasta este însă nevoie de oameni care să aibă și pregătirea necesară pentru analize geologice, geomorfologice, geografice și, mai ales, submersive, în așa fel încât să se poată dobândi beneficii științifice cât mai mari de pe urma activității lor. Cred că în România, la ora actuală, astfel de oameni nu există; poate unul dintre ei să aibă unele intenții, dar nu am auzit de cineva care să-și consacre eforturile penitru studierea acestor fenomene atât de importante care ar face să dea o altă imagine litoralului de la gurile Dunării la Vama Veche, în așa fel încât să înțelegem care a fost modificarea survenită în două-trei mii de ani".

Chiar dacă – așa cum rezultă din rândurile de mai sus – deocamdată lipsesc chiar și oamenii calificați pentru fundamentarea științifică a unui program de cercetări arheologice subacvaticice, am dorit să aflăm dacă acum se pot pune totuși bazele unei cooperări în acest domeniu între Marina Militară și Muzeul de Istorie Națională și Arheologie (sau la un alt nivel, un program comun între Ministerul Apărării Naționale și Ministerul Culturii). „Au existat oameni înormozi, ofițeri din unitățile de marină – și nu pot să nu îl amintesc aici pe căpitan-comandorul (r) Constantin Scarlat, care a făcut toate aceste lucruri cu o dăruire sufletească foarte mare. Mă tem însă că observațiile sale nu sunt tocmai corecte, din moment ce el nu a făcut scufundările necesare bazat pe un instrumentar tehnic de natură să-l aducă la suprafață cele mai corecte date. Bunăoară, nu trebuie să confundăm monumentele arheologice găsite pe fundul mării ca fiind monumente găsite la locul lor, in situ. Cel mai adesea astfel de monumente au fost aduse și aruncate, așa cum a fost cazul în construcția digurilor sau cheiurilor portului Constanța (și din nefericire portul actual este suprups aproape în totalitate peste cel vechi).

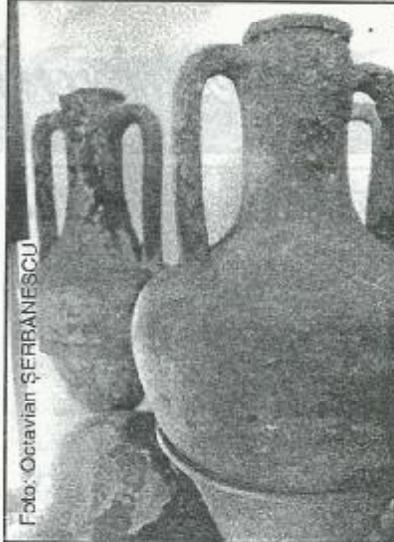
Foto: Octavian SERBĂNESCU



este demn de luate în seamă deoarece el vine din partea istoricului lucid și a arheologului cu peste 35 de ani de experiență la jârmul Pontului Euxin și omul cel mai indicat să coordoneze – dacă va fi cazul – un program comun de cercetare arheologică submarină.

Din ampla discuție pe care am avut-o cu domnia sa au rezultat mai multe concluzii. Una dintre ele se referă la complexitatea problemei luate în discuție, începând chiar cu transformările pe care le-a suferit litoralul românesc. „Litoralul românesc a suferit modificări evidente – afirmă interlocutorul nostru –, jârmul litoral a fost adesea înghițit de ape,

Foto: Octavian SERBĂNESCU



Se știe că în timpul războiului Crimeii au fost luate de aici toarte multe monumente și transportate în străinătate, nu neapărat pentru că aveau o anumită valoare, ci pentru că ele constituiau adesea leșt pentru corabilele respective. Deseori, acest leșt a fost aruncat în mare. Iată numai câteva exemple care, dacă ar fi luate în considerare într-un program bun de cercetare și rezultatele ar fi extraordinare. Dar iarăși mă tem că la vremea aceasta nu avem posibilitățile și mijloacele materiale pentru că, chiar dacă noi dorim de multă vreme să ne unim eforturile cu Ministerul Apărării Naționale să putem prospecta litoralul, nu avem aparatul necesar pentru a realiza o planimetrie a fundului mării. Eu cred că rămâne un proiect, un vis pentru generațiile următoare".

Proiectul și visul acesta are totuși rădăcini mai vechi, chiar dacă el nu s-a materializat niciodată. „Au fost contacte în anii trecuți. Îmi aduc aminte de multele proiecte pe care le-am făcut cu viceamiralul comandor (r) Gheorghe Anghelescu, și contraamiralul (r) Ilie Stefan care preconiza o cercetare a fundului mării cu scafandri autonomi și arheologi. Mie mi se pare că cea mai bună modalitate pentru angajarea unui program sau pentru realizarea unei strategii pentru prospectarea fundului mării s-ar putea face prin conjugarea eforturilor Centrului de cercetări științifice pentru tehnică de marină, Institutului Român de Cercetări Marine, Muzeului de Istorie Națională și Arheologie și Marina Militară. Eu cred că se poate, dar rămâne încă la fază

Bogdan DINU

Continuare în pag. 21



Respirația spirituală a mării

Tapete, idei, idealuri Sub „cupola“ Academiei Navale „MIRCEA CEL BĂTRÂN“

ZIUA ARMATEI ROMÂNE a reunit, sub semnul său, o sută de manifestari organizate de ACADEMIA NAVALĂ „MIRCEA CEL BĂTRÂN“.

• Ceremonialul militar religios de comemorare a eroilor marinari români s-a desfășurat la bordul navei-bază

CONSTANȚA, prin grija statului major al Academiei Navale, a Flotei Maritime și Arhiepiscopiei Tomisului.

De la bordul aceleiasi nave a fost încredințată mării cenușa contraamiralului (r) Dorin Constantin Iacomi (1893 – 1997). Fiul acestuia, Mircea-Mihai, el însuși ofiter de marină în retragere, veteran de război, împreună cu cei doi fii ai săi, au înmânat urna funerară comandanțului navei-bază **CONSTANȚA**, domnul căpitan-comandor Dorin Stănescu. Garda, formată din studenți ai anului III, Facultatea de Marina Militară, a împlinit onorurile militare.

Personalitatea celuia care, el însuși, în urmă cu mai bine de șase decenii, a comandat nava-bază **CONSTANȚA**, veteran a trei războaie, a fost evocată de domnul comandor Constantin Leca. În încheierea alocuționii sale, acesta a ținut să sublinieze: „Este o datorie de onoare pentru noi, astăzi, să-i împlim dorința, dând nejârmuritele întinderi albastre rămășitele celui care a iubit-o și slujit-o, contraamiralul (r) Dorin Constantin Iacomi. Fie-l somnul lui, în clipocul apelor Mării!“

• Simpozionul prilejuit de ZIUA ARMATEI ROMÂNE, destășurat în aula Academiei Navale, a fost precedat de un

Cdr (r) Mircea Iacomi înmânează urna cu cenușa tatălui său, CAm. Dorin Iacomi, comandanțul navei-bază „CONSTANȚA“, cpt. cdr Dorin Stănescu



concert susținut de fanfara Marinei Militare, care a creat un moment unic, de o mărăcje aparte, când toți cei prezenti - amirali, ofițeri, maistri, subofițeri, salariați civili - au ascultat Imnul de Stat al României. Rectorul Academiei Navale, domnul comandor dr. Gheorghe Marin, a dat citire Ordinului de Zi, emis de ministrul Apărării Naționale cu prilejul ZILEI ARMATEI ROMÂNE.

În cuvântul său, prim-locuitorul șefului Statului Major al Marinei Militare, domnul contraamiral Virgil Stoica, a evocat tradițiile armei, în încheiere adresând cuvintele: „Vă rog, astăzi, să-mi permiteți să vă felicit, dragi studenți, stimări dascăli, având credința că camenii noi se nasc aici, la Academia Navală. Vremurile îi cer și speranța națiunii române rămâne, constant, armata sa“.

Evocarea tapetelor ostașilor români, aparținând forțelor armate de uscat și aero-navale, a fost realizată cu înalt profesionalism de către reputați istorici militari și civili.

• Tot cu această ocazie, în holul aulei a fost organizată, prin grija Muzeului de Artă Constanța și a Muzeului Academiei Navale, o expoziție omagială. În cadrul superb generat de pictura marina s-au aflat etalate obiecte ce au apartinut unor distinse personalități ale Marinei Militare, care au fost studenți, dascăli, comandanți ai celei mai vechi instituții de învățământ superior române.

• În același cadru sărbătoresc a debutat emisiunea radio „Cu tinerețea la prova“, realizată de trei studenți ai Academiei Navale, sub îndrumarea domnului căpitan Dorin Popescu, redactor la redacția radio - Tv „SCUTUL DOBROGEI“.

Gândurile cu care pornesc la drum cei trei temerari le împărtășesc ei însiși: „Este greu pentru început să concepem și să realizăm o emisiune radio. În ciuda puținelui experiență pe care o avem în acest domeniu (suntem mai mult



Respirația spirituală a mării

ascultători), ca reporteri sperăm să ducem pe drumul adevărat ceea ce ne-am propus - prezentarea vieții de student din Academia Navală „MIRCEA CEL BĂTRÂN”.

Poate viața de student civil este mai bine cunoscută. Ce se întâmplă, însă, cu studentul militar? Ce face, ce gândeste, ce preocupări are el? Este viața sa mai ușoară sau mai grea față de a celor din învățământul superior civil?

Sunt multe întrebări cărora nu le putem da un răspuns imediat, sperăm însă ca prin emisiunile realizate să-l aflăm. Ne vor ajuta colegii noștri, cei pentru care, în principal, noi realizăm această emisiune.

Cel mai important lucru în ceea ce facem noi este tăptul că ne punem întrebări, că vrem să facem ceva, că vrem să ne facem auziți și stiuți. Entuziasmul cu care pornim la drum, specific, de altfel, vărstei, credem că este una dintre florile cu care se va face primăvara. Să nu lăsăm să se ofilească această floare! Semnează studenții fruntași Daniel Gheormă, Sorin Câmpeneanu și Mihai Iordache.

Se cere menționată buna colaborare și ajutorul de înalt profesionalism dat de redacția radio-Tv „SCUTUL DOBROGEI” și, bineînțeles, de revista „MARINA ROMÂNĂ”, care, și de data aceasta, au fost părăște ale unui act cultural-educativ ostașesc.

Mariana PĂVĂLOIU

MEREU SENSIBILE ȘI GENEROASE, INIMILE BĂTRÂNIILOR MARINARI

Pe lungul drumului facerii și, pe alocuri, al refacerii Muzeului Academiei Navale „MIRCEA CEL BĂTRÂN” din Constanța avem bucuria de a fi însorii de prieteni de nădejde, redacția revistei „MARINA ROMÂNĂ” dovedindu-se un coechipier de cursă lungă.

Apelul către toți cei care se simt legați de Marina Militară ori Marina Comercială, de Academia Navală, a văzut lumina tiparului în colcanele publicației sus-amintite. De menționat că eocul nu s-a lăsat prea mult așteptat. Mai mult chiar, începând cu acest număr ni se oferă cu generozitate spațiu spre a vă informa, dragi cititori, despre obiecte au mai fost donate muzeului, având, astfel, posibilitatea de a le mulțumi, și pe această cale, distinșilor noștri colaboratori.

Semnalul dat în primăvară de comandantul, de atunci, al instituției, contramiral (r) ing. Corneliu Cristescu, a fost recepționat la București, Timișoara, Cluj-Napoca și acasă, la Constanța, de peste tot, de pe unde i-a dus viața pe marinari.

Primul care a spus „prezent” cu tot entuziasmul și dragostea ce-l leagă, de mai bine de sase decenii, de marină, este domnul comandor (r) Mihai Chiriță, promovat 1937, veteran de război, profesor cândva la Academia Navală, autor al binecunoscutelor „Astronomie nautică” și „Navigație”, precum și al unor valoroase manuscrise, unele cu caracter autobiografic.

În pofta vărstei, peste 85 de ani, domnul comandor (r) Mihai Chiriță rămâne un neobosit căutător în folosul muzeului nostru. Împreună am bătut din poartă-n poartă, vizitând familiile domnilor comandor (r) dr.ing. Nicolae Părăianu, comandor Ioan Raba, comandor Toma Matei, comandor Mihai Bujenită și locotenent-comandor Ilie Stoian.

Și tot împreună am trăit bucuria revederii comandorului (r) Neculae Koslinski, diplomat în istorie navală, înimoul nostru prieten nu-si precupăteste nici timpul, nici energia, slujind nobilul său: realizarea „Muzeului Scoalelor Marinei”, cum îl face placere să afirme. Dacă obiectele își vor afla, multe dintre ele, locul în expoziție - manuscrise, scrisori și dubluri de manuale, cursuri - constituindu-se deja într-un fond documentar, vor servi, ca material de studiu, studenților Academiei Navale.

De asemenea, se cere menționat rolul decisiv al domnului comandor dr. Gheorghe Marin, actualul comandant al Academiei Navale, care, prin disponibilitatea date, face să fie asigurat, în scurt timp, un spațiu expozițional cu fată nouă, generos, gata să fie înnoblat: „Muzeul Academiei Navale MIRCEA CEL BĂTRÂN”. În procesul de etalare, panotare, rezolvare a unor probleme de artă plastică a răspuns, cu promptitudine, Studioul de Arte Plastice al Armatei, prin domnul colonel (r) Gheorghe Ionita, cunoscut pictor, căruia îi mulțumim și pe această cale. (M.P.)

ARHEOLOGIA...

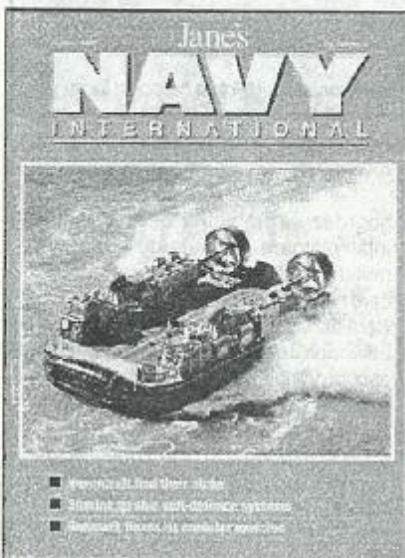
Urmare din pag. 19

bunelor intenții. Poate că acest lucru va deveni posibil în anii viitori, când și economia românească poate se va revigora.”

În finalul acestui articol am dorit să abordez și problema descoperirilor întâmpinătoare realizate de scafandri militari sau alii oameni ai Marinei Militare, care nu sunt întotdeauna pozitive - chiar dacă ele sunt predate ulterior muzeelor - ba uneori au chiar efecte dezastroase asupra complexului arheologic respectiv. „Este recomandabil ca scafandrii să nu se aterizeze de aceste vestigii decât după ce le fac o punere în plan, o identificare exactă a fundului mării, pentru că orice obiect găsit se află într-un anumit context al unei așezări sau monument. Dacă nu au un statut bine fixat nu este altceva decât opera de braconaj și asta nu ne interesează pentru că un astfel de obiect își pierde jumătate din valoare. Nu obiectul în sine ne interesează - care poate sau nu să aibă valoare - ci locul exact din care a fost luat, care face ca ierarhie să se schimbe în bine, într-un cestig imens pe care poate să-l obtină stința facând aceste operațiuni. Oricum, este recomandabil să colaboreze cu arheologii care cunosc luncările acestea. Am văzut astfel de obiecte - multe la Muzeul Marinei - și e păcat că ele sunt ocoase, „jumulca” de pe fundul mării fără nici un rost științific, asa cum trebuie făcută meseria de arheolog. Pe de altă parte, există o activitate pe care eu o numesc „de braconaj”, bine direcționată. Nu vreau să dau nume, dar stiu că se fac scufundări într-un loc sau altul și se scoad la suprafață o mulțime de lucruri foarte frumoase, care nu trebuie neapărat să aparțină lumi antichității. De regulă, cei care fac scufundări cauță vestigii corabile scufundate. Aceasta se face în absența unor legi și mai cu seamă fără respectarea criteriilor științifice. Îmi pare rău să spun, dar multe din obiectele de la Muzeul Marinei au fost obținute în acest mod. Este important că au fost descoperite și că sunt colecționate, dar este păcat că nu au nici un fel de statut, nici un fel de fisă științifică. Este un material mort, desigur în afară de tipologie, care o poate face orice arheolog”.

Respirația spirituală a mării

REVISTE DE MARINĂ STRĂINE INTRATE ÎN BIBLIOTECA REDACȚIEI



JANE's NAVY INTERNATIONAL (octombrie 1999) • Modernizarea submarinelor nucleare de atac din clasa Virginia • HMS Ocean - noua navă de debarcare portocoptiere a Royal Navy • Navele pe pernă de aer în destăruirea operațiilor amfibii • Autoapărarea navelor - o prioritate • Marina militară daneză acționează pentru creșterea eficienței • Virusul informatic al mileniului (Y2K) este posibil să afecteze hidrografia britanică. (C.S.)

SURFACE WARFARE (iulie/august 1999)

- În viitor sistemele și tehnica navală trebuie construite „în jurul” marinilor
- Instruire navală completă pentru secolul XXI
- Echipajul optim este obiectivul principal al navelor de suprafață
- Centrele de supraveghere navală
- „Colegiul de răzbini” pe mare
- Aspiranții se pregătesc să întrunească viață pe mare
- Puterea vine din pregătire și din disciplină. (C.S.)



BLAUE JUNGS (octombrie 1999) • Centrul de informare tehnico-istorică din Penerbunde

- Caracteristici tehnico-tactice ale submarinelor din clasa 206A
- Eclipsa totală de soare văzută de pe mare
- Perfectionarea în domeniul sonarelor folosite pe submarine
- Aplicația navală internațională BALTOPS
- Operații militare comune franco-germane. (C.S.)



REVISTA GENERAL DE MARINA (iulie 1999) • Europa: un uriaș nenotărat

- Principiile războiului la nivel operațional
- Despre titulatura de amiral general al flotei (evoluție și actualitate)
- Arheologie subacvatică: Comora de pe galonul *Nuestra Senora de Las Maravillas*
- Protecția mediului marin
- Spații maritime de interes ecologic: Insulele Ons. (B.D.)

NAVY NEWS (octombrie 1999)

- O grupă navală atinge plajele Marii Egee (Exercițiu Argonaut 99 - o parte a acestei grupări a vizitat și portul Constanța)
- HMS Glasgow de veghe în apele Timorului
- Submarinul nuclear HMS Spartan devine mai puternic
- Ochii flotei privesc în viitor (modernizarea elicopterelor Sea King din dotarea Royal Navy)
- Scărandri își croiesc drum în noi domenii
- Cu un pas mai aproape de Forța Combinată a anului 2000. (B.D.)



RIVISTA MARITTIMA (august-septembrie 1999)

- Teoriile strategice ale amiralului Castex
- Introducerea unei componente feminine în lumoaia militară. Posibil impact asupra eficienței și eficienței forțelor armate
- Whitehead, o tradiție în domeniul sistemelor submarine
- Vestigiiile de la Torre Sgarrata. Cercetarea arheologică submarină a unei nave din secolul II e.n.
- Forțele submarine japoneze în campania de la Guadalcanal
- Batalia Atlanticului. „Nava capitolă” germană în perioada octombrie 1940-martie 1941. (B.D.)





Respirația spirituală a mării

Marina Regală Olandeză - Glorie și Pace



Muzeul Marinei Române a găzduit, în perioada 15 octombrie-15 noiembrie, expoziția „Marina Regală Olandeză – Glorie și Pace”. Vernisajul a fost onorat de prezența sefului Statului Major al Marinei Militare, viceamiralul Traian Atanasiu, a locuitorului acestuia, contraamiralul Ion Vochitu. Au mai participat ofițeri de marină, reprezentanți ai presei civile și militare, ai instituțiilor de cultură locale. Expoziția a fost organizată de Muzeul Marinei Române în colaborare cu Biroul Atașatului Militar al Olandei, căpitan-comandor Gert De Nooy (prezent la vernisaj împreună cu soția) și a ilustrat coexistența istorică a moștenirilor și comerțului Regatului Tânărilor de Jos în „Secolul de Aur” al Olandei (secolul al XVII-lea). Alături de fotografii documentare care evocau activitatea Companiei Indiilor do Est, au fost expuse uniforme de marină, medaliile și decorațiile olandeze, instrumente de navigație, hărți, plachete, precum și imagini ale navelor actuale ale Marinei Regale Olandeze.

Bogdan DINU

DUBLĂ ANIVERSARE



La sfârșitul lunii octombrie, elevii, cadrele didactice și numeroși invitați au sărbătorit, la Școala „Dimitrie Știubel” din Constanța, două zile aniversare: ZIUA ARMATEI ROMÂNE și Sfântul mucenic Dimitrie care, începând din acest an, a devenit patronul școlii.

După o slujbă de pomoste pentru eroii neamului, lăutată de preotul Ioan Rusu, au tinut alocuțiuni domnii contraamiral (r) Ilie Stefan - președintele filialei județene a Ligii Navale Române, locotenent-colonel Ion Ciobanu - Corpul 9 Armata „MĂRĂSEȘTI” și profesor Gheorghe Chircalan, care au redat faptele de arme și jertfa infanteriștilor și marinariilor în apărarea frontanilor de la Dunăre și Marea.

Evenimentele au fost marcate de programul artistic - muzică și poezie - susținut de elevi ai școlii precum și de expoziția de desene și pictură a profesorului Bogdan Ene.

Reușita întregii activități, mediatisată și de postul local de radio, s-a datorat întregului corp profesoral și, în special, înimcasei doamne Stoiana Ciobănescu, directoarea școlii.

Floare BRĂNZĂ

Note de lector

Acupunctura, venită, poate, pe același drum al mătăsii din îndepărtația Chină, a prins foarte bine la noi, alinând durerile fizice ale atâtior semenii. Dar pentru terapie sufletească a oamenilor, nonagenarul comandor (r) Vasile C. Panaiteșcu propune „noi exerciții de acupunctură”. Titlul se bazează pe un experiment „lansat” pe piață în urmă cu două decenii, în care erau reunite 54 de „Exerciții de acupunctură” (a se citi epigrame) pișcătoare și sugestiv ilustrate de cunoșcutul umorist Al. Clenci, autor, de altfel, și al coperții ce folosește ambelor volume. Să pentru că acestea au prins la cîrlor, domnul comandor (r) V. Panaiteșcu și a înmisiat vîrful penitei în inepuizabilul său al umorului ce-l caracterizează și a început să acupuncțieze pe:

VASILE C. PANAITESCU



Noi exerciții de ACUPUNCTURĂ

„Modestul”

Un băiat gunoi zvărilit în mare
Aprecia plutind cu greu:

- Produc prea multă zbuciumare
Acestei ape-n jurul meu!

„Carieristul”

Când la concediu i s-ar spune
Să plece undeva, la mare,
Cu venemență s-ar opune:
El pleacă numai la... mai mare!

„Un jude răzvrătit”

E contra altor generații,
El are alte inspirații
Adânci, puternice, mai mari
Si numai... din licori mai tari.

„Aci” ar mai fi, dar spațiul tipografic are și el legile lui, iar pentru sufletele noastre sunt benefice, și numai pentru o clipă, „Noile exerciții de acupunctură” (a se căuta 107 epigrame, epitafuri, madrigaluri). Toate sunt publicate într-o eleganță formă de către cunoscuta, deja, editură EUROPOLIS.

Marinarul de carieră, specialist minier, hidrograf până mai ieri, astăzi se dovedește a fi un recutabil „navigator” prin tumultuoasele valuri ale umorului.

Mariana PĂVĂLOIU
Corneliu ENĂCHESCU



Arsenal naval

LA ORIZONT, CONSTRUCȚIILE NAVALE ALE SECOLULUI XXI

O SOLUȚIE TENTANTĂ - NAVELE MULTICORP

Navele multicorp reprezintă, poate, actualmente, parțea cea mai studiată din categoria "High Speed Marine Vehicles Family" (Familia vehiculelor marine de mare viteză). Considerațiile publicate recent în literatura de specialitate, apărută pe plan mondial, privind situația cercetării și proiectării acestor nave, conduc cu claritate către utilitatea și oportunitatea cercetării aprofundate a navelor multicorp, cu aplicații atât în domeniul civil cât și în domeniul militar.

Destinația acestor nave acoperă o arie largă după cum urmează: Inginerie oceanică; nave tehnice de asistență/supraveghere; nave ferry rapide; nave de supraveghere hidrografică și cercetări oceanografice; nave de pescuit; pasageri de lux/yachuri; pasageri de linie.

Cu destinație specială sunt: nave de luptă; nave de patrulare în zonele de exploatare petrolieră; nave ale pazei de coastă și ale trupelor antidrog și nave RO-RO-ferry pentru transport tehnică pe roți și șenile. Această polivalență a aplicabilității vorbește de la sine despre potențialul ridicat al acestor nave și oportunitatea cercetării lor în plan teoretic și experimental.

Conceptul de navă "multicorp" este ușor de intuit, respectiv reprezintă o navă formată din mai multe corpi, unite între ele printr-o punte tip cheson, situată deasupra liniei de plutire. O astfel de navă se poate caracteriza, în primul rând, prin numărul de corpi. În prezent se utilizează navelle catamaran și trimaran.

O caracteristică esențială a unei astfel de nave este repartizarea volumelor în apropierea liniei de plutire. Dacă cea mai mare lățime a fiecărui corp se află la nivelul liniei de plutire, atunci avem de-a face cu un catamaran obișnuit (sau trimaran). Construcția care este alcătuită din două corpi adânc scufundate unite de platformă de la suprafață cu ajutorul unuia sau mai multor cavaleți ce intersectează suprafața de plutire, reprezintă o navă SWATH. Conceptul

SWATH provine de la inițialele din limba engleză: Small - Waterplane - Area - Twin - Hull Ship (navă bicorp-catamaran - cu suprafață mică de plutire) și a fost inventat, pentru a clarifica pe deplin conceptul de TRISEC, care provine de la "trisectioned", ceea ce înseamnă că navă se împarte în trei părți: partea de sub apă; partea de deasupra apei și conexiunea dintre ele; sau conceptul de SSP (semi-submerged - platform - platformă semisubmersibilă).

Pionierii acestui tip de navă au fost: compania olandeză, care a realizat în anul 1969 navă SWATH "Twin Drill", având o lungime de 40 m, un deplasament de 1.200 tone și o viteză de serviciu de 8 Nd; marina

lor în cazul navigației pe mare montată (deplasări, oscilații de mică amplitudine etc.), comportare ce ar putea fi comparată cu cea a unei nave clasice, convenționale, de suprafață; care ar avea o lățime de trei ori mai mare. Sau, în alți termeni se poate spune ca mișcările de tangaj, ruliu și oscilație verticală, a unei navi SWATH, sunt de 3 ori mai mari ca durată comparativ cu o navă monocorp de aceeași lungime și de 10 ori mai mari ca durată comparativ cu o navă monocorp de același deplasament. O astfel de navă prezintă și avantajul unei arii mai mari a punții putând fi considerată, practic, o platformă stabilită. Pescul mai mare conduce, cu siguranță, la îmbunătățirea funcționării propulsorului. De asemenea,

navele SWATH au o manevrabilitate mai bună în comparație cu navelor monocorp.

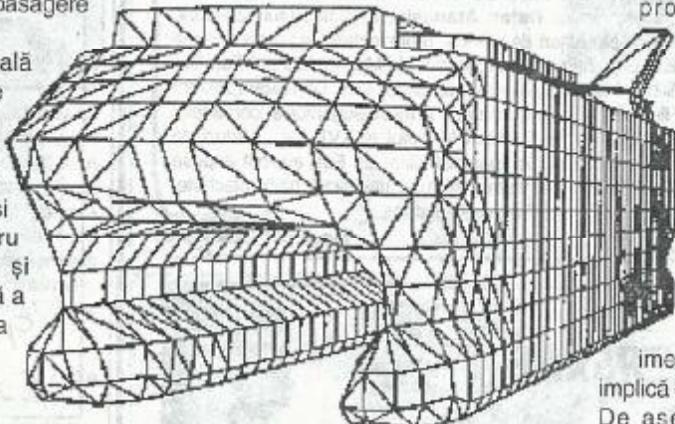
Particularitățile dimensionale introduc, însă, și o serie de inconveniente. În general optimizarea unei particularități a acestei navi se face în defavoarea altor caracteristici. Suprafața

îmersă mai mare a acestei navi implică o rezistență de frecare mai mare. De asemenea, conceptul de navă SWATH conduce la concluzia că o serie de sisteme și de instalații ale navelor trebuie dublate. Este deosebit de dificil să se amenajeze judicios spațiile existente în cavaleți. În aceste condiții o navă SWATH ferry rapidă costă cu 15-20% mai mult, chiar decât un catamaran echivalent. Existenta particularităților dimensionale (lățime mare și pescaj mare), fac ca o navă SWATH să nu poată opera în porturi unde apa este puțin adâncă, iar din considerante de tip economic (utilizând raportul încarcatură/cost), aceste navi sunt inferioare sau la limită egale navelor monocorp. Criteriul de eficiență al unei astfel de nave este mai curând raportul performanță/cost, decât raportul tradițional, încarcatură/cost.

Locotenent-comandor dr.

Vergil CHITAC

Continuare în pag. 26



militară americană, cu nava "Kaimalino", de 27 m; 190 tone și o viteză de 27 Nd; firma japoneză Mitsui Engineering and Building Co.; cu nava MESA-80 de 35 m; 370 tone și o viteză de 27 Nd.

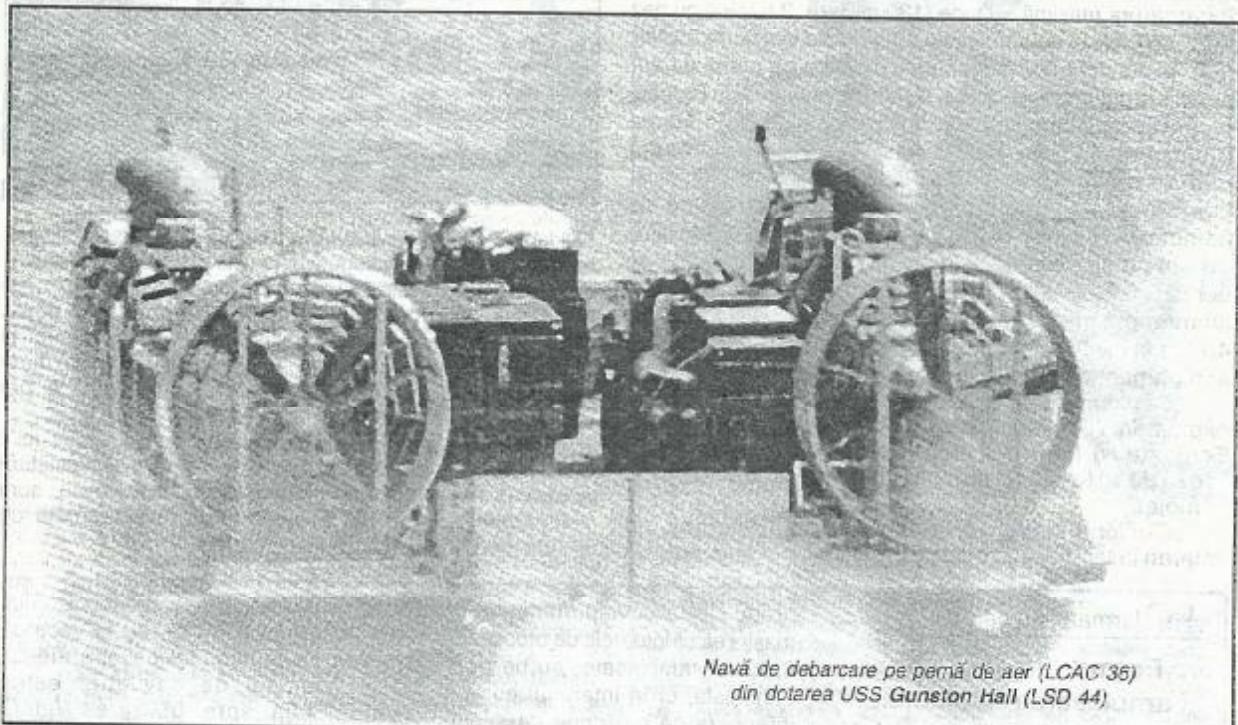
După rezultatele studiilor teoretice și experimentale publicate, tendința actuală se îndreaptă spre navi SWATH cu deplasamente până la 30.000 tone și viteze până la 40 Nd. Multe teste pe modele, simulări pe calculatoare și studii de proiectare au demonstrat utilitatea navelor SWATH și ca nave militare cu capacitatea între 2.000 și 4.000 tone.

Potențialul acestor nave trebuie privit, având în vedere ansamblul avantajelor și dezavantajelor pe care aceste nave le au, în comparație cu navelor monocorp.

Avantajele acestui tip de navă derivă din foarte buna comportare a

NAVELE PE PERNĂ DE AER

ÎN SUSTINEREA OPERAȚIUNILOR AMFIBII



*Nava de debarcare pe pernă de aer (LCAC 36)
din dotarea USS Gunston Hall (LSD 44)*

„Dacă pornesc motorul la Atena, se va auzi până la Ankara!”. Aceasta era opinia unui observator, consemnată în raportul către Marina Militară a Greciei, în legătură cu planul de achiziționare a 4 nave pe pernă de aer rusești, transportoare de tancuri, din clasa *Pomornik*. Observația a fost considerată importantă, la vremea respectivă, se consemnează în articolul „*Hovercraft cushion, the blow of amphibious operations*”, publicat în revista Jane's Navy International (octombrie 1999), deoarece „semnătura acustică” a tehnicii de luptă are un rol foarte important în planificarea și desfășurarea operațiunilor navale.

Astăzi navele pe pernă de aer sunt folosite pentru desfășurarea unor misiuni diversificate: instalarea barajelor de mine și dragaj, patrulare costieră, căutare-salvare pe mare, intervenție la dezastre, combaterea pirateriei precum și operațiuni amfibii. Au fost îmbunătățite semnificativ proiectarea și eficiența acestora. În acest sens au fost și sunt întămpinate, însă, dificultăți majore. „Piața navelor pe pernă de aer este plină de clienți dezamăgiți – averizează un specialist în domeniul. Iar cea mai mare problemă este greutatea. Dacă la o navă obișnuită proiectanții introduc unele calcule greșite, poate rezulta o reducere nesemnificativă a vitezei. În cazul navelor pe pernă de aer, acest lucru poate face ca, la o viteză proiectată de 40 Nd, să se obțină 4 Nd!“.

În orice caz, putere mai mare înseamnă greutate mai mare, iar excesul de presiune duce la creșterea dimensiunilor pernei de aer. Experiența în domeniul a demonstrat că nu pot fi făcute întotdeauna calcule precise

de proiectare, iar o abordare empirică reclamă cheltuieli mari de bani și de timp. Obiectivul principal al proiectanților este de a construi o structură cât mai ușoară posibil, cu obținerea puterii maxime.

Piața navelor pe pernă de aer este divizată în trei categorii: mici (1-8 tone), medii (10-50 tone) și mari (60-150 tone) și este dominată de proiectele rusești și americane, introduse la începutul anilor '80.

US Navy are în exploatare 91 de navi de debarcare pe pernă de aer (LCAC) - prima este intrată în serviciu în anul 1984 - și sunt construite la șantierile Textron Marine & Land Systems. Navele sunt echipate cu 4 turbine cu gaz de 2.982 kW, viteză maximă este de 40 Nd și au autonomie de 300 Mm la viteză de 35 Nd. Au lungimea de 26,8 m, lățimea 14,3 m, deplasamentul 182 tone și pot transporta o încărcătură de 75 tone. Se află în derulare un program de modernizare a comunicațiilor, a sistemelor de navigație și a rezistenței corpului naval prin folosirea unor arije de aluminiu și materiale anticorozive. Primele 27 navi pe pernă de aer vor fi modernizate până în 2005, iar celelalte până în 2016.

Clasa rusească *Pomornik* (cunoscută și ca proiectul *Zubr*) este proiectată de Almaz Central Marine Design Bureau din Sankt Petersburg. Navele au lungimea de 57,6 m, lățimea de 25,6 m, sunt echipate cu 5 turbine cu gaz de

Traducerea și adaptarea
Căpitan Costel SUSANU



Arsenal naval

8826 kW. Viteza maximă este de 60 Nd, autonomia de 300 Mm, la viteza de 55 Nd, deplasamentul 550 tone, iar încărcatura maximă 130 tone (3 tancuri, 10 transportoare și 230 militari). Piața rusescă a navelor pe pernă de aer mai oferă și clasa **Murena**, cu deplasamentul de 149 tone, încărcatura maximă 50 tone (130 militari), 2 turbine cu gaz de 7.457 kW și autonomia de 200 Mm, la viteza de 55 Nd.

În rândul primelor generații de navi pe pernă de aer se află și proiectele britanice, testate în Vietnam și în Borneo. În prezent compania Griffon Hovercraft Ltd. din Marea Britanie produce 6 modele diferite. Printre clienți se numără marina militară tailandeză și infanteria marină britanică. Concurența pe piață britanică este reprezentată de compania Slingsby Aviation, care s-a concentrat în ultimii 13 ani pe dezvoltarea unor proiecte de navi pe pernă de aer din clasa SAH-2000, de dimensiuni mici (lungimea 10,6 m, lățimea 4,2 m), cu autonomia de 500 Mm, viteza maximă 40 Nd și care pot transporta 21 pasageri sau 16 militari cu echipament complet.

Conform Jane's Fighting Ships, Coreea de Nord are în exploatare 79 de navi pe pernă de aer din clasa **Kongbang**. Echipate cu un singur propulsor, au lungimea de 18 m, viteza de 40 Nd și pot transporta 40 de militari cu echipament complet.

Conform locotenent-colonelului **Ewen Southby**, un veteran britanic al multor operațiuni amfibii, inclusiv campania

Navă pe pernă de aer rusescă din clasa **Murena**



Falkland/Malvina, din 1982, expresia „cai de curse” este cea mai adekvată pentru a sugera dinamica unor astfel de misuni. Cu siguranță, navelle pe pernă de aer pot opera în zone geografice inaccesibile vehiculelor amfibii obișnuite. Deplasarea nu este afectată de barajele de mine, de profilul fundului mării sau de constrângeri hidrografice. Oferă o mare flexibilitate, au viteză mare, asigură surprinderea și pot debarca trupele direct pe teren uscat.

Prin comparație, vehiculele de debarcare obișnuite pot fi mai bine armate, au o siluetă mai puțin expusă și o „semnătură acustică” mai redusă, dar au viteza mult mai mică, sunt vulnerabile la mine, iar evoluția lor este influențată de caracteristicile hidrografice și ale plajelor.

Urmare din pag. 24

Forma, dimensiunile și amplasarea elementelor constitutive ale corpului

Zona imersă a corpului, utilizată la navelor SWATH ale anilor 1970, constă din două corpi simple de revoluție, cuplate cu zona emersă prin intermediul unui sau mai multor cavalejăi, care intersecează suprafața apei.

Experiența acumulată în timp, pe baza studiilor teoretice și experimentale efectuate, a avut ca efect, eliminarea treptată a “banerelor” privind proiectarea navelor SWATH ale zilelor noastre. Formele anilor 1990 dilată în mod semnificativ de cele anterioare. Principalele modificări constau în: modul de distribuire pe lungime a volumului corpurilor imersi; forma transversală a acestor corpi; amplasarea acestora față de plutirea de plină încărcare.

Cea mai importantă modificare constă în utilizarea unui diametru variabil al corpului doar la lungul său. Primele variante aveau o zonă centrală cilindrică, terminată la extremitățile proba și pupa cu zone conice. Zona centrală la formele actuale este alcătuită dintr-o succesiune de subzone tronconice și cilindrice.

Formele cu secțiune variabilă, oferă și posibilitatea amplasării satisfăcătoare a sistemului de

propulsie, a compartimentului de mașini etc. Motoarele de propulsie pot fi, astfel, amplasate, nu pe puntea principala, ci în interiorul corpurilor inferioare ce au forme de secțiune variabilă, care oferă spații suficiente pentru acces și întreținerea motoarelor. Cea mai utilizată formă în secțiune este cea ovală, care, în comparație cu cea circulară, oferă o suprafață mai mare pentru o eventuală punte interioară, necesară amplasării echipamentelor.

Sistemul de control al asietei navei în mars

Încă de la primele studii efectuate, privind navelor SWATH, s-a observat că nava are, peste o anumită valoare a vitezei de deplasare, o anume instabilitate la tangaj singura soluție constând în crearea unui moment de redresare cu ajutorul unor “suprafețe de control” (ariploare), amplasate în zona pupă, în spatele centrului de greutate al navei.

Sisteme și variante de propulsie

Navelle de tip SWATH utilizează în general sisteme de propulsie “clasice”, propulsoarele fiind similare cu cele de la navelor monocorp.

În ceea ce privește propulsorul, tendința generală, având în vedere evitarea pericolului de apariție a fenomenului de cavitatie, este îndreptată spre utilizarea unor diametre, reprezentând circa 90-100% din diametrul corpului, elicele funcționând la turări reduse. De aici rezultă și alte două avantaje: obținerea unor randamente sporite și reducerea substanțială a nivelului de zgomot (efect foarte important mai ales la navele cu destinație militară).

Ca tendință de ultima oră, observată și din studiile teoretice și experimentale privind câmpul de viteze (sia) în care lucrează propulsorul, căt și studiul interacțiunilor corp-propulsor-sisteme de “ride control” prezентate recent în literatura de specialitate, se remarcă intenția de a se folosi tehnici de propulsie specifice torpilelor, și anume utilizarea elicelor contra-rotative.

În final trebuie precizat faptul că în domeniul navelor multicorp și-a facut apariția un nou concept: catamaranul pe aripi portante (foil catamaran). Aripile portante sunt proiectate astfel încât corpurile catamaranului să iasa afară din apă la viteze mari, atât în mare calmă, căt și în situația de mare ușor montată. Astfel, un catamaran cu aripi portante are o rezistență la înaintare mult mai mică decât un catamaran obișnuit, de aceeași dimensiuni și pentru aceeași viteză.

NOI, FEMEILE DIN MARINA MILITARĂ

Inaugurăm, începând cu acest număr, o rubrică dedicată femeilor din Marina Militară - ofițeri, subofițeri, salariați civili - care, alături de colegii lor, bărbații, participă la activitatea de zi cu zi în toate compartimentele acestei arme. Ne propunem să investigăm universul lor profesional, familial și social, obișnuit la prima vedere și totuși aparte, pornind de la realitatea că domenul în care își pun în valoare aptitudinile este unul specific.

Astăzi, pentru cititorii revistei noastre, un interviu cu coamna locotenent-colonel Aneta DULCA

- Stimă doamnă locotenent-colonel, de ce ați ales să deveniți ofițer al Armatei Române și nu altceva?

în copilărie am trăit cu mirajul uniformei militare și, uneori, regretul că nu mă născusem bălat, cel pe care tata și-l dorise atât de mult.. Poate că eu eram cea sortită – dintre cele patru fete căte eram acasă – să urmez drumul tatălui meu, ofițer de carieră și, fiind „un lupiător” ca structură interioară nu puteam să-mi aleg alt drum în viață. Așa am ajuns să cău examen de admitere la o școală militară unde, cu toată concurența și exigentele impuse, m-am numărat printre cele 20 de „soldațele” promovate.

- Deși ați absolvit o școală de infanterie, și sunteți și ardeleană, de unde această dragoste pentru Marina Militară?

- Pentru că am considerat întotdeauna arma marină ca pe ceva deosebit. Sufletul feminin reacționează altfel la unduirea valului, la albastrul nemărginit al mării. Dar în rîma Transilvaniei Marea și Marina au alte conotații. În de un vis a cărui împlinire înseamnă ceva, pot spune o șansă. Si pentru mine această șansă a apărut nesoperat de repede. M-am căsătorit cu un ofițer de marină și urmându-mi soțul mi-am împlinit și visul – acela de a fi eu însăși ofițer de marină.

- Să abordăm cele două noțiuni distințe: femeia îmbrăcată în uniformă militară, care rămâne totuși femeie, și femeia-ofițer, cu un statut aparte. Sună avantaje, sunt dezavantaje?

- Dacă la început, prin anii 70 (când femeile în uniformă militară erau o apariție incolită), ne erau incitante orgașul și mândria feminină la afirmații de genul „Ce frumoasă e armata!”, cu trecerea anilor totul a devenit, atât pentru mine cât și pentru restul lumii, ceva obișnuit. Indiferent cum ești îmbrăcată te numești tot femeie, cu cochetăria, sentimentalismul, delicatețea și gingășia oricărei urmașe a Erei. Dar femeia ofițer are un statut aparte. Depunerea jurământului de credință față de țară și neam, respectarea regulamentului militar îți da țară, de a înfrunta neprevazutul și o putere mai mare de a înțelege și a rezolva problemele de zi cu zi, fie ele simple sau complexe. Totul se desfășoară după anumite reguli și o anumită disciplină. Este păcat că, de multe ori, în situații mai speciale, colegii noștri ofițeri nu ne investesc cu destulă încredere, nu ne consideră tot ofițerii tenace, pregătiți profesional, capabili să ia hotărâri și pregătițioricănd de operații și manevre de luptă. Simți cu amărăciune un dram de reținere, inexplicabilă de altfel. În armatele tărilor dezvoltate - a se vedea S.U.A., Olanda, Germania - și chiar în Rusia femeile ofițeri sunt folosite în acul de comandă pe nave, avioane și în acțiuni terestre. La noi, însă, femeile ofițeri (mai ales după '89) le întâlnescu, cu precădere, în secțoarele logistic, financiar și asigurarea medicală. Cred că tine de mentalitate și sigur, în următorii ani, odată cu restructurarea în armată se va schimba ceva și în acest sens.

- Iată că putem aborda subiectul restructurării și cu un ofițer femeie. Gânduri aparte?

- Gândesc la fel ca și colegii mei ofițeri. Restructurarea în armată, pornind de la realitatea internă și internațională, este binevenită. Promovarea în grad și funcție pe criteriul competenței va da tinerilor posibilitatea de a-și valorifica din plin cunoștințele acumulate în instituțiile de învățământ militar și de a coupa posturile la care aspiră. Ani de zile am lucrat cu tinerii studenți militari, am participat alături de ei la schimbările de experiență între academiiile militare sau între Academia Navală și instituțiile de cercetare și pot spune, fără să gresesc, că este pregătit schimbul de mâine al ofițerilor de azi.



S-a născut la data de 2 ianuarie 1952 în comuna Ielod, județul Cluj.

A făcut studiile liceale la Cluj, iar în 1973 a absolvit Școala militară de infanterie NICOLAE BĂLCEȘCU din Sibiu. A urmat apoi cursurile de specialitate armă apărare civilă, precum și cele de perfecționare. În cadrul Centrului de instrucție MIHAI BRAVU din București.

După absolvirea școlii militare a fost repartizată la Universitatea BABES BOLYAI din Cluj, unde, timp de trei ani a făcut pregătire militară cu studențele. În anul 1976 vine în garnizoana Constanța și până în 1985 va realiza pregătirea militară cu studențele de la Institutul de învățământ tehnic superior. Din acel an va lucra în cadrul Direcției Hidrografice a Marinei și Academia Navală MIRCEA CEL BĂTRÂN (ofițer 2 în Biroul Relații și Secretariat). Actualmente ocupă funcția de șef departament secretariat la cursul fară frontieră de la Facultatea de Mări Civilă.

Este casatorită din 1975 cu căpitan-comandorul Gheorghe Dulca.

Ara doi copii: Adina, 20 de ani, studență la Facultatea de pedagogie socială – Universitatea BABES BOLYAI din Cluj și Radu, 17 ani, elev în clasa a XI-a la Liceul OVIDIU din Constanța.

- Și acum o altă latură a existenței dumneavoastră: mamă și soție.

- Ca mamă, dacă abordăm această postură prin prisma iubirii maternă, a griji și a sacrificiului pentru proprii copii, nu este nimic neobișnuit. Dar rigurile vietii de militar s-au răsfrânt și asupra copiilor. A fost un lucru bun că s-au învățat de timpuriu cu responsabilitățile, fata chiar suplinind, în multe situații, mâmica. M-au privit însă cu foarte mare admirație și amoare, în special în tinuta de ceremonie, căci nu arătam ca celelalte mame și se simteau „mai importanți”. Ca soție nu sunt altfel decât alte soții. Însă, mă bucur de mult respect față soțul meu, și el ofițer de marină, consider că femeia ofițer se caracterizează prin cură, sacrificii și este capabilă să înfrunte orice situație. Spun mereu că este fascinant să mergi la brațul unei femei îmbrăcată în uniforma Armatei Române.

- Nu încheiem convingerea noastră fără a vă descoperi din trăirile interioare.

- Fiind un „capricorn”, romantic din fire, admir și contemplu ore în șir marea și natura, ascult cu placere muzică, în special canțonete. În copilărie am avut ceva „încercări” lirice, le-am continuat în adolescență și mai scriu și azi câte un vers, două, în clipele mele de nostalgicie. Acesta era micul meu secret, dar de azi nu-l mai pot numi „taina sufletului meu”.

- Ce crediți, pentru o femeie, mai ales ofițer, a ajunge la vîrstă când, vrei nu vrei, „intră în pensie” - cum spun ardeleanii

- nu înseamnă a muri puțin (suflăște, bineînțeles)?

- O, cum să nu?! Un pic de regret voi simți atunci... Dar aş invinge acest sentiment, aş uita și aş merge mai departe, căci viața trebuie trăită frumos. Si dacă m-aș mai naște o dată, aş face la fel – adică, aş alege să fiu tot ofițer...

Floare BRÂNZĂ



AL DOILEA JURĂMÂNT

Dintr-o fotografie – publicată de revista noastră în unul din primele numere, acum aproape opt ani, și ale cărei pagini sunt deja ușor îngălbenite de trecerea anilor – mă privește un copil-soldat în uniforma Marinei Militare. Salutul impecabil, hainele militare croite pe măsură și solemnitatea momentului nu reușesc să-l transforme pe puștiul de 11 ani și să-l scoată din universul copilăriei. Dar **Ionel Popescu** – căci despre el este vorba – chiar a fost un copil-soldat, dacă vreți un fel de "fiu al regimentului", „adoptat” acum opt ani de secția Gospodărie a Statului Major al Marinei Militare, comandanță atunci de colonelul (r) **Radu Bădulescu**.

L-am întâlnit zilele trecute la Academia Navală „Mircea cel Bătrân” unde este student în anul I la Facultatea de Marină Civilă. Copilul de atunci s-a transformat într-un Tânăr abia ieșit din adolescență și aflat în pragul maturității, dar la fel de cuminte și modest (calități de care unii încearcă astăzi să ne convingă că ar reprezenta mai degrabă piedici în realizarea unei cariere). L-am întâlnit în biroul doamnei **Mariana Păvăloiu**, custodele Muzeului Academiei Navale, aceeași care semna nota din revista noastră de acum opt ani și care l-a luat sub „aripa” ocrotitcare și aici, la Academia Navală. Este interesant să urmărești parcursul unor oameni – atunci când e posibil – să vezi dacă au confirmat sau au dezamăgit, dacă au reușit ori s-au pierdut pe drum. Chiar dacă Ionel Popescu nu avea cum să confirme explicația care însoțea fotografia de acum opt ani („Un posibil viitor amiral?”) el nu i-a dezamăgit pe cei care l-au crescut în ultimii ani.

Cu toate că nu a fost primul „fiu al regimentului” din Marina Militară, cazul lui a fost totuși unul mai special. Deși regulamentul de organizare și funcționare, în armată, a corpului fiilor regimentului prevedea vîrstă minimă de 12 ani pentru candidați, în baza unui raport



aprobat de Ministerul Apărării Naționale el și-a sărbătorit vîrsta de 11 ani în armată. Dacă inițial trebuia să fie repartizat la Școala Militară de Maștri de Marină, datorită întărzierilor a ajuns la secția Gospodărie a Statului Major al Marinei Militare unde a fost primit cu dragoste, devenind repede un răsfățat al unității. Consideră că cel mai mult în viață datorează - în afara bunicii, cea care l-a crescut după moartea mamei, tatăl fiind nevăzător – colonelului (r) **Radu Bădulescu**, „tatăl” adoptiv și locotenent-colonelului **Constantin Strat**, de care s-a simțit foarte apropiat. S-a despărțit de acești oameni minunați atunci când a întrat la fostul Liceu Militar de Marină „Alexandru Ioan Cuza” și, după desfășurarea acestuia, ultimul an a fost nevoie să îl facă la Liceul Militar „Dimitrie Cantemir” din Breaza. A urmat, firesc, examenul de admitere la Facultatea de Marină Militară, unde nu a reușit, dar a ocupat, datorită mediei obținute la examen, un loc - din cele cu taxă - la Facultatea de Marină Civilă. Din nefericire aici apar problemele,

pentru că este evident că nu are resursele financiare să-și plătească aceste taxe. Doamna **Mariana Păvăloiu** încearcă acum să-i găsească un sponsor de la o agenție de crewing - și numele acesteia nu are nici o importanță, deși, dacă această intenție se va finaliza, o astfel de sponsorizare ar merita să fie mediatizată. Oricum Marina Militară are o datorie, cel puțin morală, născută în urmă cu opt ani, atunci când Ionel Popescu devinea cel mai Tânăr soldat-marinar și, împreună cu Academia Navală, va reuși să

soluționeze și această problemă.

După cum singur mi-a spus, Marina Militară a fost cea care i-a oferit o șansă în viață, de fapt singura șansă. Peste câteva zile va depune jurământul militar. Pentru el va fi al doilea. Pe primul l-a rostit cu voce tremurândă de copil acum opt ani când a jurat credință Tării și Oştirii tot într-o unitate a Marinei Militare.

Bogdan DINU

NAVE DE LINIE (2)

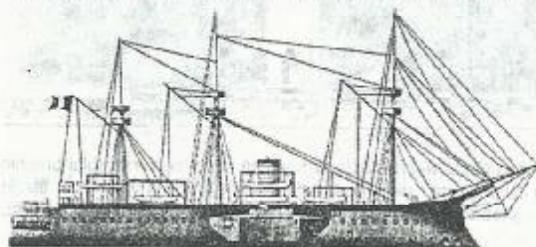
MAGAZIN

FORMIDABLE

Tip: curasat francez
Deplasament: 11.906 tone (11.720 tone)
Dimensiuni: 101,4 m x 21,3 m x 8,5 m
Propulsie: două elice, motoare cu compunere verticală
Armament principal: 3 tunuri calibrul 371 mm, 4 de 160 mm, 10 de 140 mm
Cuirasă: 356-550 mm la centura liniei de plutire, 405 mm la barbete
Lansat: aprilie 1885



Din 1877 până în 1879 Franța a construit săptă nave de tipul celor cu barbete, dintre care *Formidable* a fost ultimul. *Formidable* avea cele trei tunuri ale sale de 371 mm fiecare într-o barbelă și o baterie secundară pe puntea principală. Cuirasa de otel proteja nava pe totă lungimea acestia dar grosimea deasupra apei era de numai 306 mm. *Formidable* a fost strâns din registrul marinel militare în 1911.



COURBET

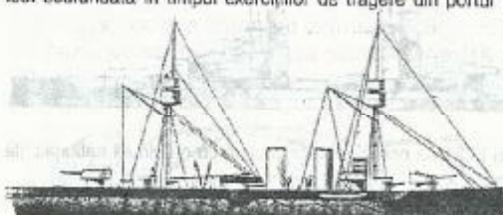
Tip: curasat francez
Deplasament: 9.855 tone (9.700 tone)
Dimensiuni: 95 m x 20 m x 7,6 m
Propulsie: două elice, motoare cu compunere verticală
Viteză maximă: 15 noduri
Armament principal: patru tunuri calibrul 340 mm, patru de 266 mm
Lansat: aprilie 1882
Data profiliului: 1890

Cea mai mare navă cu baterie centrală construită vreodată, *Courbet* și nava soră, *Devastation*, au fost construite de către francezi imediat după războului franco-prusian din 1870 în scopul de a întări marina militară. Erau puțernice unități de luptă și usor de întreținut. Cele două coșuri erau așezate unul lângă celălalt, chiar deasupra bateriei principale. Din 1890 velatura navei a fost modificată, fiecare catarg având două vele în partea superioară. A fost strânsă de pe lista marinei în 1910.

EKATERINA II

Tipul: curasat rusesc
Deplasament: 11.224 tone (11.048 tone)
Dimensiuni: 100,9 m x 21 m x 8,5 m
Propulsie: două elice, motoare cu triplă expansiune verticală
Viteză maximă: 16 noduri
Armament principal: șase tunuri de calibrul 304 mm
Lansat: mai 1886
Data profiliului: 1890

Ekaterina II a fost construită pentru Flota Mării Negre și a fost printre primele nave de război importante care a avut motoare cu triplă expansiune. Ea și navele ei surori se numără printre cele mai puternice curasate ale timpului, cu cele șase tunuri montate la mijlocul navei în turele de forma unei pare. *Ekaterina II* a fost reclasificată în 1908 ca navă de linie de clasa a doua și un an mai târziu a devenit navă țintă. A fost scufundată în timpul exercițiilor de tragere din portul Tendra în 1907.



CAPITAN PRAT

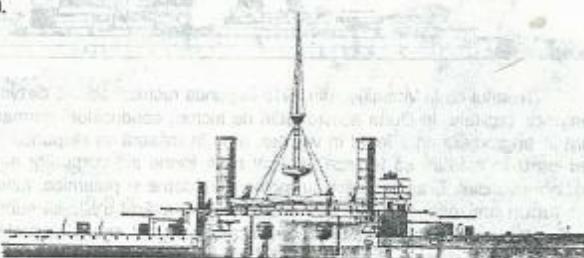
Tipul: curasat chilian
Deplasament: 7.011 tone (6.910 tone)
Dimensiuni: 100 m x 18,5 m x 7 m
Propulsie: două elice, motoare cu triplă expansiune orizontală
Viteză maximă: 18,3 noduri
Armament principal: patru tunuri calibrul 239 mm

Incepând din 1887 guvernul chilian a hotărât să-și modernizeze marina militară prin achiziționarea ultimului tip de navă de război din Europa. Un curasat de la Mediterranean și *Capitan Prat* a început să fie construit în 1888. Tunurile sale de calibrul 239 mm erau montate fiecare într-o singură turelă, cîte unul la fiecare capăt al navei și cîte unul în fiecare bord. O baterie secundară de opt tunuri de calibrul 120 mm erau montate în turile duble pe puntea superioară. Numai curasă singură reprezenta o treime din depășamentul său. Până la primul război mondial *Capitan Prat* a fost cea mai puternică navă de război chiliană. A fost tăiată ca fier vechi în 1930.

AMMIRAGLIO DI SAINT BON

Tipul: curasat italian
Deplasament: 10.156 tone (9.996 tone)
Dimensiuni: 105 m x 21 m x 7,6 m
Viteză maximă: 18 noduri
Armament principal: 4 tunuri calibrul 254 mm, 8 de 152 mm
Lansat: 1897

Ammiraglio di Saint Bon a fost o navă compactă, puternic protejată. Nava comandant a flotei italiene, ea a fost un bun exemplu al accentului pe care proiectanții navalii italieni ai timpului îl punea pe curasă. De exemplu, tunurile sale de calibrul 152 mm erau puse într-o baterie centrală curasată. Progresele tehnice din metalurgie din ultimii ani ai secolului al XIX-lea au făcut ca vîțea navei să nu fie afectată de construcția solidă a naveli. *Saint Bon* a luat parte la războiul turco-italian și în timpul primului război mondial a staționat la Veneția. A fost scoasă din serviciu în iunie 1920.





HABSBURG

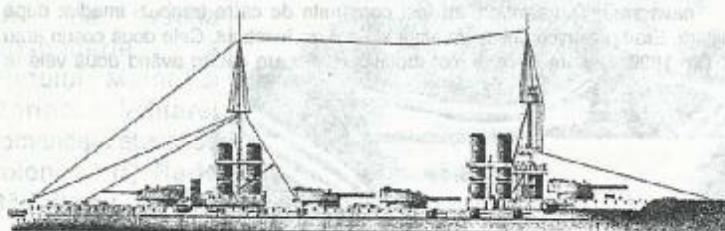
Tipul: cirasat austriac
Deplasament: 8.964 tone (8.823 tone)
Dimensiuni: 114,5 m x 19,8 m x 7,4 m
Propulsie: două elice, motoare cu triplă expansiune verticală
Viteză maximă: 19,6 noduri
Armament principal: 12 tunuri de calibrul 150 mm, 3 de 240 mm
Lansat: septembrie 1900

Habsburg a fost una din cele trei nave care puteau fi numite cu adevărat cirasate de anvergură oceanică pe care le-a avut Austria de la lansarea lui *Tegesithoff* în 1878. Suprastructura din partea superioară a navei a fost înlocuită în anii 1910/1911. După primul război mondial, toate cele trei nave au fost luate de Marea Britanie și tăiate ca fier vechi în 1921.

DANTON

Tipul: cirasat francez
Deplasament: 19.761 tone (19.450 tone)
Dimensiuni: 146,5 m x 25,8 m x 9 m
Propulsie: turbine cu patru elice
Viteză maximă: 19,25 noduri
Armament principal: patru tunuri de calibrul 304 mm
Lansat: iulie 1909

Danton și cele cinci nave surorii ale seriei au fost ultimele cirasate construite pentru Marina Militară franceză înaintea cirasatului britanic cu tunuri de mare calibră *Dreadnought* (care a revoluționat dezvoltarea navală) și, deși erau nave puternice, clasa *Danton* a venit prea târziu pentru a mai constitui o amenințare serioasă pentru dreadnought-urile care intrau deja în serviciu. În 1917, în drumul său de la Toulon la Corfu, *Danton* a fost scufundat de submarinul german *U-64*.

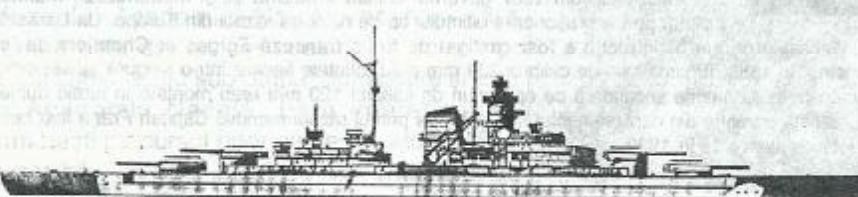


În mijlocul navei. A fost reconstruit în 1923 și a primit un catarg tripod. A fost tăiat ca fier vechi în 1928.

ANDREA DORIA

Tipul: cirasat italian
Deplasament: 26.115 tone (25.704 tone)
Dimensiuni: 176 m x 28 m x 8,8 m
Propulsie: turbine
Armament principal: 13 tunuri calibrul 305 mm, 16 tunuri de 152 mm
Cuirasă: 229 mm în borduri, 229 mm la turele, 127 mm la tunuri

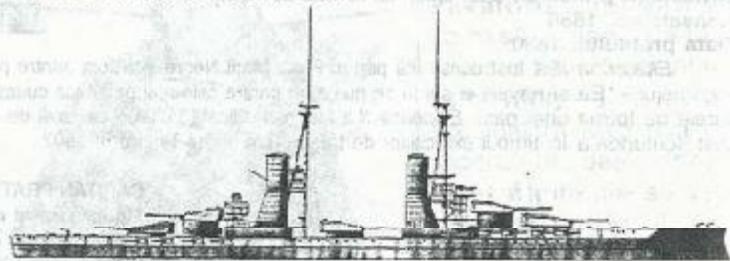
Din 1937 până în 1940 *Andrea Doria* și nava soră, *Caio Duilio*, au făcut obiectul unui foarte riguros program de reconstrucție. Viteză maximă a lui *Andrea Doria* a fost îmbunătățită de la 21,5 noduri la 27 de noduri și a fost dotată cu o cirasă îmbunătățită la turele și sala mașinilor. Ambele nave au rămas în serviciu până în anul 1958.



DANTE ALIGHIERI

Tipul: cirasat italian
Deplasament: 22.149 tone (21.800 tone)
Dimensiuni: 168 m x 26,5 m x 10 m
Propulsie: turbine cu patru elice
Cuirasă: 152-249 mm în borduri
Lansat: august 1910
Data profilului: 1923

Proiectat de amiralul inginer Masdea, *Dante Alighieri* a fost primul cirasat care a avut montate turele triple la mijlocul navei. A fost reconstruit în 1923 și a primit un catarg tripod. A fost tăiat ca fier vechi în 1928.



BISMARCK

Tipul: cirasal german
Deplasament: 50.955 tone (50.153 tone)
Dimensiuni: 250 m x 36 m x 9 m
Propulsie: turbine echipate cu trei arbori
Armament principal: opt tunuri de calibrul 380 mm
Lansat: februarie 1939

Tratatul de la Versailles din 1919 impunea restricții severe dezvoltării navale a Germaniei și a produs un hiatus în proiectarea și construcția navelor capitale. În ciuda acestel stări de lucruri, conducătorii germani au lucrat la numeroase studii și proiecte secrete și atunci când tratatul naval anglo-german a intrat în vigoare, erau în măsură să răspundă rapid. El au început construcția a două cirasate, *Bismarck* și *Tirpitz*. Cum nu erau în măsură să testeze adevarat noile forme ale corpurilor navelor, ei au folosit ca bază pentru noile nave proiectul *Baden* din primul război mondial. Erau echipate cu motoare moderne și puternice, tunurile principale erau de calibrul 380 mm și erau dotate cu un mare număr de tunuri antiaeriene. Fiecare avea de războl, dar având o siluetă subțire, configurația datea a ciraselor însamna că echipamentele cîrmei și cea mai mare parte a sistemelor de comunicații și control erau slab protejate. În mai 1941 *Bismarck* a fost trimis în misiune într-un raid în Atlantic unde, după o masivă operație de căutare, a fost găsit de Royal Navy. În bătălia care a urmat l-a scufundat pe *Hood*, înainte ca el însuși să suferă avarii atât de mari de la focul obuzelor și torpilelor inamice încât să fie scufundat de propriul echipaj. *Tirpitz* a petrecut cea mai mare parte a războiului la cheu și în cele din urmă a sfîrșit scufundat de un atac aerian într-un fiord din Norvegia.

Comandor (r) **Francisc HOSCIUC**



„Un grăunte de conștiință marinărească”

În data de 22 decembrie 1990, ca rod al dorinței și strădaniilor oamenilor din Marina Militară a României de a reface bogata tradiție, de aproape un secol, a presei



Cdr Ioan Damaschin
– redactor șef –



Lt. col. Costin Costandache
– secretar general de redacție –

marinărești – curmată brutal în anii dictaturii – apărarea primul număr al revistei noastre – MARINA ROMÂNĂ. De atunci, an după an, constituindu-și un nucleu redațional mic, dar



Cpt. Costel Susanu
– redactor –



Bogdan Dinu
– redactor –

specializat, ce și-a organizat activitatea conform principiilor de bază ale profesiei, redația revistei MARINA ROMÂNĂ s-a străduit, după posibilități (cele măriale reduse de

servitujile tranziticioi) să răspundă solicitărilor editorului, să devină un „glas” al marinilor militari în sfera publicisticii românești.

Așadar, încercând să fie „fereastră cu geamuri transparente” spre umea oamenilor ce-și servesc Patria la bordul navelor militare, revista MARINA ROMÂNĂ a continuat în acești ani, cu perseverență, să relate principalele evenimente din viața marinilor militari, munca, aspirațiile, împlinirile și preocupările lor de fiecare zi.

Prin rubricile permanente ale revistei am încercat, de asemenea, să redăm cititorilor ample informații privind tradițiile de luptă ale Marinei Române, pagini glorioase –



Floare Brânză
– corector –



Valentina Ciucu
– fotoreporter –

unele trecute sub tacere timp de jumătate de veac – ale istoriei sale moderne și contemporane precum și informații cât mai diverse din marele „univers albastru”, din viața și activitatea marinilor lumii.

Având conștiința faptului că din motive, unele subiective dar, în cea mai mare parte, obiective, nu ne aflăm încă la nivelul ideal al menirii noastre, colectivul redațional își exprimă, și cu acest prilej, hotărârea și dorința ca, beneficiind de sprijinul colaboratorilor noștri din Marina Militară, al tuturor celor ce iubesc marea și marina, să îmbunătățim, împreună, demersul nostru publicistic, să fim un adevărat GRAUNTE DE CONȘTIINȚĂ MARINĂREASCĂ.

Redația revistei „MARINA ROMÂNĂ”
transmite cititorilor și colaboratorilor,
cu ocazia sfintelor sărbători ale Crăciunului
și a Anului Nou,
un sincer și călduros „La mulți ani!”
și urarea străbună
„Să vă dea Domnul tot ce dorîți!”
în ultimul an al mileniului – 2000



