

MARINA ROMÂNĂ

REVISTĂ EDITATĂ DE MARINA MILITARĂ
NR. 65 (IANUARIE - FEBRUARIE 2000)



STATUL MAJOR AL MARINEI MILITARE

MARINA ROMÂNĂ

NR. 65
IANUARIE
FEBRUARIE
2000

REVISTĂ EDITATĂ DE MARINA MILITARĂ

COLEGIUL DE REDACȚIE

Redactor-șef:

Comandor Ioan DAMASCHIN

Secretar general de redacție:

Lt. col. Costin CONSTANDACHE

Redactori:

Căpitan Costel SUSANU

Bogdan DINU

Corector: Floare BRÂNZĂ

Foto: Valentina CIUCU

REDACȚIA:

Cercul Militar Constanța
str. Traian nr. 29

041-618127, 615700/0238

Fax: 041-611271

Internet: www.mil.loginet.ro

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-95000



Tehnoredactare computerizată la

EDITURA EUROPOLIS

CONSTANȚA

041-691711

Tehnoredactor:

Gabriela ALGASOVSCHE

Tiparul executat la

EUROPRINT'94

041-622527

Din SUMAR:

6

MAREA NOASTRĂ CEA DE TOATE ZILELE

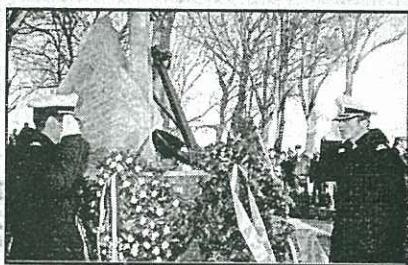
- „Peisaj hibernal“ în portul militar Constanța
- Iarna la Brigada de rachete navale Mangalia



12

EROI AU FOST...

- Crucea marinariilor



17

BIROUL DE INFORMARE-RECRUTARE CONSTANȚA

18

NAVIGATORI ÎN LABIRINTUL CUNOAȘTERII

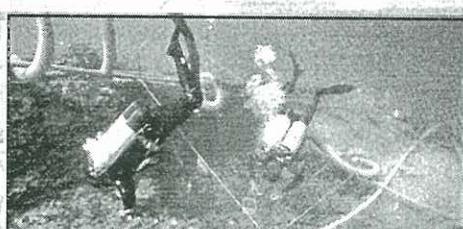
- Conservatori sau... progresiști?



22

ARHEOLOGIE SUBMARINĂ

- Muzeul de arheologie „CALLATIS“ din Mangalia

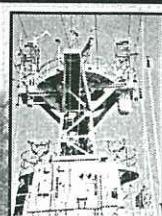


25

RESPIRATIA SPIRITALĂ A MĂRII

30

CURIER JURIDIC



COPERTA I:

Pe puncte etalon, „ochii“ și „urechile“ radioelectrone

COPERTA IV:

Un simbol pentru eternitate - Crucea marinariilor



O carte cu profunde implicații pentru activitatea militarilor și reflectii pentru autoritatea publică



Recent, la Cercul Militar Național din București a avut loc lansarea lucrării EXECUTAREA ORDINULUI MILITAR, apărută la Editura Militară. Onorat de prezența ministrului Apărării Naționale, domnul Victor Babiuc, acest adevărat eveniment editorial s-a bucurat de participarea unui numeros grup de generali și ofițeri din Ministerul Apărării, Ministerul de Interne, Serviciul de Protecție și Pază, Serviciul de Telecomunicații Speciale, magistrați militari și civili, ziași din presa scrisă și audio-vizuală. Această lucrare de excepție are ca autori un grup de reputați ofițeri de justiție militară: Constantin Zanfir, Floarea Șerban, Adrian Şușu, coordonați de persoana cea mai autorizată din Armata Română pentru domeniul abordat, Șeful Statului Major General, domnul general de corp de armată dr. CONSTANTIN DEGERATU.

Definită de actele normative militare ca fiind cel mai important factor ai capacitatea de luptă a armatei DISCIPLINA MILITARĂ este obligatorie pentru toți militarii. Aceasta asigură autoritatea și constă în respectarea cu strictețe și întocmai a ordinelor comandanților, a cerințelor legilor și regulamentelor militare. În consens cu aceste stipulații nu întâmplător cartea are drept motto una din celebrele asertiiuni ale lui

Napoleon: "Disciplina militară nu admite exceptii sau variante".

Desigur, problematica este foarte complexă iar autorii nu-și propun o analiză exhaustivă a fenomenului. Referitor la responsabilitățile ce revin celui care dă și celui ce execută ordinul regulamentul prevede clar: *Comandantul poartă întreaga răspundere pentru legalitatea și urmările ordinului* iar disciplina militară obligă pe subordonat să execute fără discuții aceste ordine. Dincolo de conciunea și strictețea acestora pot apărea situații, cu precădere în momente de criză majoră, când responsabilitatea pentru darea și executarea ordinului militar intră în domeniul răspunderii penale. Ori este cunoscut faptul că astăzi există procese penale intentate unor militari pe rolul diverselor instanțe judecătoarești în urma unei astfel de crize majore, mă refer la evenimentele din decembrie 1989, atât acuzarea cât și apărarea invocând **executarea ordinului militar** dar în interpretări diferite.

Cine va răspunde juridic? Cum se va stabili răspunderea? Când răspunde juridic numai subordonatul sau numai superiorul? În ce situații vor răspunde amândoi? Sunt câteva din întrebările pe care și le pun autorii lucrării și cărora încearcă să le dea răspunsuri făcând apel nu numai la legislația în vigoare dar și la cea a altor state sau legislația românească în domeniu din perioada interbelică, cum ar fi *Codul Justiției militare din 1937*.

O privire de ansamblu asupra lucrării în discuție ne edifică asupra conținutului și problemelor abordate. Structurată pe patru capitoare, carte, în prima sa parte, face un recurs la istorie tratând: Disciplina în armatele antichității; Forța publică în țările române și utilizarea acesteia în interiorul statului la începutul secolului XX; Repere normative în perioada interbelică. Sunt relevante o serie de aspecte legate de răscoala țărănească din 1907, modul în care a fost înăbușită aceasta, într-un timp scurt; cu prețul a mii de morți ca urmare a stării de asediul instituită la 17 martie, în baza legii promulgată în 1864. Au fost condamnați la ani grei de închisoare ofițeri și ostași pentru refuzul de a trage în răsculații. Fără comentarii.

Partea a doua a lucrării face o radiografie a subordonării Armatei față de conducerea politică și de stat în perioada 1945-1989, unele considerații privind subordonarea în armată, insubordonarea, călcarea de consemn, toate acestea prin prisma Constituției, a legilor și regulamentelor

VICTOR-AUREL BLIDEN

www.victor-haus.de

Continuare în pag. 4



EXECUȚAREA...

Urmare din pag. 3

militare în vigoare în epocă. În finalul acestei părți, într-un subcapitol separat, sunt evidențiate o serie de reglementări, cu unele comentarii, care au operat pe timpul evenimentelor din decembrie 1989, în special situațiile și modalitățile în care se poate efectua uzul de armă. Locul instituției militare în cadrul structurii organelor de stat și de partid, dubla subordonare, relațiile de subordonare instituționalizate nu permitau militarului, indiferent de grad și funcție, să execute altceva decât ceea ce i se ordona. Pe bună dreptate autorii remarcă atitudinea meritorie a armatei și hotărârea conducerii Ministerului Apărării Naționale ca, pe măsură ce situația reală a fost cunoscută la toate eșaloanele, să se desolidarizeze de conducerea politică și să treacă de partea populației pentru înlăturarea pe cale revoluționară a regimului comunist anatomic.

A treia parte a lucrării abordează aspecte legate de instituția jurământului militar, starea de criză, execuțarea ordinului în situații excepționale. Folosirea armatei în interiorul statului în situații de criză a stârnit și stârnește o sumedenie de comentarii. Nu se constată necesitatea folosirii acestei forțe în situații limită. Se apreciază însă faptul că trebuie folosite toate posibilitățile pentru ca ea să nu se producă. și aici autorii pun o serie de întrebări de genul: **Cine decide când Armata va fi folosită pentru operații interne? Există limite legale în ceea ce privește folosirea Armatei în operații interne? Care este statutul membrilor Armatei angajați în operații interne, altele decât războiul?** Chintesația răspunsului la astfel de întrebări se regăsește în *Ordonanța de urgență a Guvernului privind regimul stării de urgență*, nr. 1/1999, din care autorii citează o serie de articole cu comentarii suplimentare. În cadrul aceleiași părți lucrarea mai tratează aspecte legate de: dreptul conflictelor armate și executarea ordinului superiorului; prevederi legale referitoare la

execuțarea ordinului în armatele altor state; cadrul legal actual.

Ultima parte a lucrării cuprinde șase anexe ce reprezintă o serie de acte normative referitoare la tema abordată, ce au operat în diverse perioade de timp, care augmenteză conținutul acestei valoioase lucrări.

Nu mi-am propus să fac o prezentare exhaustivă a acestei cărți. Cred, însă, că prin cele semnalate am reușit să trezesc interesul militarilor de toate gradele din toate instituțiile cu atribuții în apărare și ordine publică, dar și persoanelor și funcționarilor din administrațiile publice, centrale și locale, destinatarii principali ai conținutului cărții.

Mai ales pentru cei din urmă, mi-aș permite recomandarea ca lucrarea să fie abordată în absolută corelare cu prevederea constituțională potrivit căreia „**ARMATA ESTE SUBORDONATĂ EXCLUSIV VOINTEI POPORULUI**”. Textul receptat din unghiu de vedere al democrației constituționale este explicit în privința faptului că subordonarea Armatei față de autoritățile publice se realizează exclusiv în limita



Moment al aplicării „COOPERATIVE PARTNER '98”

drepturilor și îndatoririlor conferite acestora prin legitimitatea procesului democratic de alegere sau numire a lor.

În loc de concluzii aş vrea să apelez tot la opinia autorilor: „*Suntem de părere că, în orice circumstanțe s-ar pune problema utilizării forței publice a statului, conducerea politică, civilă, trebuie să-și asume răspunderea și să-și exprime în mod neîndoilenic opțiunea clară în acest sens, în aşa fel încât aceasta să nu se producă niciodată din inițiativa organismului militar. Pentru că nimeni, niciodată, nu trebuie să pretindă militarilor să aprecieze „legalitatea legilor” și legitimitatea regimului politic*”.



AVANSĂRI ÎN MARINA MILITARĂ

Prin Decretul președintelui nr. 387, din 29.11.1999, a fost avansat la gradul de viceamiral domnul contraamiral Corneliu RUDENCU.

Prin Decretul președintelui nr. 384, din 29.11.1999, au fost avansați la gradul de contraamiral domnii comandanți Victor-Aurel BLIDEA și Petre CIOROMELE



Viceamiral CORNELIU RUDENCU

S-a născut la 10 august 1947 în Constanța. Absolvent al Liceului Militar „Stefan cel Mare” din Câmpulung Moldovenesc (1965) și al Scolii Militare Superioare de Marină (1968). A îndeplinit funcții de comandant unitate de luptă antisubmarin, specialist cu transmisiunile la un divizion de nave auxiliare, comandant de nava antisubmarin, comandant de unitate nave dragoare, comandant de unitate nave dragoare și antisubmarin, șef de stat major și apoi comandant de mare unitate fluvială. Între 1995-1997 a fost comandant al Flotilei de Dunăre. Pe 13 iunie 1997 a fost numit locțiitor al șefului Statului Major al Marinei Militare. A absolvit Academia de Înalte Studii Militare (1977), cursul postacadamic și Colegiul Național de Apărare (1993). Este căsătorit și are doi copii.

S-a născut pe 6 aprilie 1949 la Craiova. A absolvit Liceul Militar „Ștefan cel Mare” din Câmpulung Moldovenesc (1967), Scoala Militară Superioară de Marină (1970), Academia de Înalte Studii Militare (1977), Colegiul Superior de Stat Major (1995) și Colegiul Național de Apărare (1998). A îndeplinit funcții de ofițer cu navigație, ofițer secund și comandant pe o corvetă, ofițer cu operațiile la Flota Maritimă. Între anii 1981-1990, ca ofițer în rezervă, a îndeplinit funcția de director la Compania de Exploatare Portuară a Ministerului Industriei Construcțoare de Mașini. După 1990 a îndeplinit funcțiile: comandant de fregată, șef de stat major și comandant de divizion fregate, șeful operațiilor la Statul Major al Marinei Militare. În anul 1998 a fost numit locțiitor al șefului Statului Major al Marinei Militare. Este divorțat și are doi copii.



Contraamiral VICTOR-AUREL BLIDEA



Contraamiral PETRE CIOROMELE

S-a născut la 23 februarie 1947 în București. Absolvent al liceului „Mihail Kogălniceanu” din Galați (1965) și al Scolii Militare Superioare de Marină din Constanța (1968). A îndeplinit funcții de comandant unitate de luptă pe o navă dragoare de radă (1968-1972) și ulterior ofițer secund pe aceeași navă (1972-1974). După absolvirea Academiei de Înalte Studii Militare (1976) este numit șef secție vedete blindate. În continuare a îndeplinit funcții de specialist cu artleria la Brigada 24 Fluvială, comandant divizion vedete blindate, șef de stat major și comandant al brigăzii, șef de stat major și comandant al Flotilei de Dunăre, începând cu 13 iunie 1997. A urmat cursul postacadamic de marină (1984), cursul postacadamic cu profil unic (1989-1990), Colegiul Superior de Stat Major (1996) și Colegiul Național de Apărare (1999). Este căsătorit și are doi copii.



MAREA NOASTRĂ CEA DE TOATE ZILELE



„Peisaj“ hibernal, cu oameni și nave, în portul militar Constanța



La distrugătorul „MĂRĂŞEŞTI“ – bătălia pentru „menținerea tonusului“

Urcăm la bordul navei-amiral a flotei noastre – distrugătorul MĂRĂŞEŞTI. În maniera sa concisă, domnul comandor Dumitru Preda, comandantul navei, ne schițează programul activităților despre care concluzionează: „Este normal, cu specificul impuls de rigorile iernii“, amintindu-ne că în acest „normal“ va fi inclus și un exercițiu general pe navă, recomandându-ne, pentru amărunte, o discuție cu ofițerul-secund, căpitan-comandorul Ion Custură și căpitan-comandorul Costel Tătaru. Îi urmez sfatul, nu înainte de a afla că pe lângă activitățile specifice bordului săpte ofițeri se ocupă și de una... mai puțin specifică și care are tangențe cu profesiunea mea – realizarea unor articole pentru un număr special, dedicat marinei, al prestigioasei reviste „Gândirea militară românească“. Desigur articolele reprezintă rodul unei susținute - și altfel cunoscute - munci de cercetare științifică cu urmări și soluții practice asupra muncii pe navă.

„Obiectivul principal în tot ceea ce facem, în prezent – ne spune domnul căpitan-comandor Custură – este acela de a menține tonusul întregului echipaj cu exerciții generale în care sunt angrenate compartimentele navei, cu simulări de ieșiri în larg etc., într-un cuvânt o bătălie dificilă cu statutul – greu de acceptat pentru noi, ca marinari – de navă mult timp lipită de cheu. Dar aceasta este realitatea impusă de tranzitie întregii societăți românești și noi nu o comentăm. Încercăm să ne facem – cu ceea ce avem – datoria. La bord, în prezent, se desfășoară – conform planului – activitățile ciclice de instruire, condițiile meteo aspre determinând o

fârșit de ianuarie strivit sub zăpezi, chiar și aici, la malul mării. La prima oră suntem în portul militar Constanța propunându-ne, ca de obicei, stimați cititori, să vă prezentați secvențe din munca și viața marinilor militari. Un ger de -10° C mușcă nemilos, amplificat de vântul „subțire“ dar tăios ca o sabie. Sub ascuțișul frigului oamenii sunt la posturile lor, înfruntând capriciile vremii și vremurilor cu stoicismul profesioniștilor ce și-au legat destinul de această nobilă dar aspiră meserie de marină militară.“

atenție sporită atât în ce privește tehnica de luptă cât și oamenii. Serviciile la exterior se schimbă mai des (azi-noapte, din 2 în 2 ore). S-au luat măsuri, la mașini, pentru încălzirea compartimentelor, cel puțin la nivelul minim necesar asigurării bunei funcționări a tehnicii. Sunt și instalații mai vechi, în unele compartimente, care generează probleme privind asigurarea temperaturii optime, ceea ce grevează asupra tranzitului spre punerea în funcțiune, la parametri normali, a instalațiilor; apar, de asemenea, probleme de condens și trebuie să protejăm – prin toate mijloacele – mai ales aparatura de radiolocație, radio și tehnica de calcul. Apar și mai multe probleme medicale ca urmare a specificului muncii la bord, așa că medicul navei, maior Bogdan Constantin are mai mult de lucru în această perioadă. Dar suplinim dificultățile cu munca și priceperea oamenilor noștri, majoritatea meseriași de excepție, animați de un devotament demn de apreciat pentru profesiunea lor“.

Solicităm interlocutorului nostru câteva exemple de oameni care, prin eforturile lor, fac ca nava-amiral a Flotei Maritime românești să fie oricând – în pofida greutăților materiale știute – o redutabilă armă de luptă.

„În ce privește ofițerii – ni se răspunde – doresc mai întâi să subliniez complexitatea sporită a activităților, pe lângă cele curente (pregătirea individuală, verificarea instruirii la posturile de luptă etc.) adăugându-se programul de pregătire – foarte intens – pe linie de interoperabilitate, nava noastră fiind desemnată să participe la misiuni de sprijinire a păcii (Peace Support Operations).“



MAREA NOASTRĂ CEA DE TOATE ZILELE

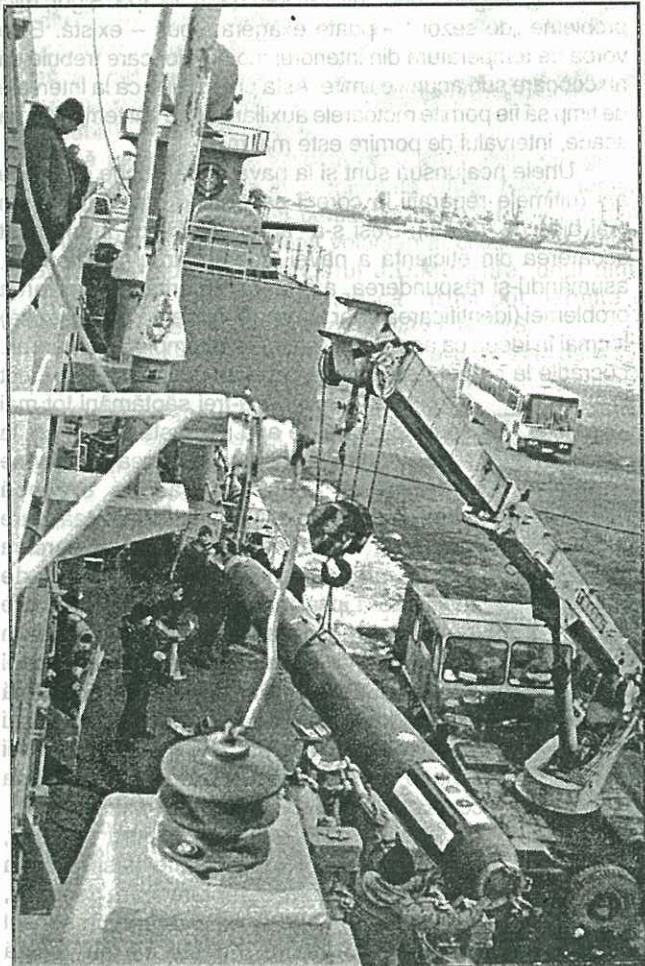


Un program ce include perfecționarea în limba engleză, studierea publicațiilor de specialitate ale NATO, exerciții de manevră și comunicații folosind terminologia NATO. Dintre ofițerii bordului voi numi doar câțiva – căpitan comandor Costel Tătaru (recent întors de la un curs de 2 ani, de specializare, în Germania), căpitan-comandor Ion Călin și mai tinerii noștri colegi, căpitanii Nicolae Sava, Mugurel Poleanschi, Marian Bumbar și locotenentul Ionuț Tinteau. De asemenea, un rol deosebit, de oameni de bază ai navei (care execută programe axate pe menținerea tehnicii în funcțiune, instrucție tactică cu posturile de luptă, pregătirea de specialitate a militarii de ciclul I etc.), îl au

maistrii militari, între care Gheorghe Mihai, Valentin Feodor, Marian Panaite, Daniel Crețu, Augustin Catana, Cristian Cișmașu, Ion Vlad, Mihai Drăgoi, Nicolae Pupăză, Ioan George, Marian Voicu și Nicușor Martin. Ultimii doi oameni amintiți sunt – ca profesioniști și caractere – militari de excepție, mândruind în domeniul lor cel mai sofisticat sistem tehnic din Marină dar având pe posturile lor ... cele mai mici funcții (și, deci, solde), egale cu un coleg de pe o navă oarecare care servește o mitralieră sau un tun de 37 mm. Semnalând, și pe această cale, faptul, sperăm ca factorii responsabili din eșaloanele superioare să remedieze ceea ce consider că e o inechitate.

„Alarmă de exercițiu!”

27 ianuarie, ora 10.00. La bordul distrugătorului MĂRĂȘEȘTI „rutina” zilei e spartă de ordinul „Alarmă de exercițiu!” reverberat prin stația de radioamplificare în toate compartimentele și pe toate punctile. Este debutul exercițiului general pe navă de care amintea comandanțul. Echipajul aleargă la posturi și, în scurt timp, nava este gata de luptă, cu „mașina la cald”, aptă să ridice ancora, cu toți oamenii la posturile de luptă, cu observarea aero și navală întărită...



În cadrul exercițiului general din această zi mai intervine un „element” care-l aduce în prim-plan pe căpitan-comandorul Costel Tătaru. „Este vorba – ne spune domnia sa – de un exercițiu practic de ambarcare a unei torpile, în cadrul căruia unitatea noastră de luptă va trebui să-și dovedească competența, acționând prompt și în baremul presupus”. Iar căpitan-comandorul Tătaru și oamenii săi nu-și dezmint buna reputație profesională pe care comandanții lor o relevaseră deja.

Pe cheu, vehiculul cu torpila de exercițiu a și sosit. Răsună ordinul: „La posturile pentru ambarcarea torpilei!”. Acțiunea se desfășoară rapid, pe mai multe planuri. Pe puncte, militarii aflați în subordinea maistrului militar clasa I torpilor Petru Buteică pregătesc tuburile lanstorpilă. Grupa de vitalitate comandată de locotenentul Ionuț Tinteau este pregătită să facă față oricărei situații. Jos, pe cheu, maistrul militar principal Augustin Catana și colegul său, maistrul militar clasa a II-a Marian Panaite fixează torpila în macaraua care manevrează, aducând-o la bord unde este preluată, așezată pe cavaleții de ghidare, introdusă în tubul lanstorpilă și asigurată. Toate etapele acestei acțiuni, desfășurate metodic și rapid, în baremul prevăzut, relevă „simbioza” perfectă om-tehnică a torpilorilor, în „spatele” căreia se distinge, cu ușurință, muncă, exercițiu, profesionalism. Nava este acum gata de luptă...

Oamenii de la fregate în luptă cu gerul și ... tranziția

Ne continuăm documentarea la divizionul de fregate. Frigul zilei geroase de iarnă a reverberat, parcă, aici și în sufletele oamenilor, metamorfozându-se într-un evident sentiment de tristețe. Este același sentiment pe care adevărații marinari îl resimt – oriunde – atunci când își stiu navele „lipite de cheu”.

Locotenent-colonel
Costin CONSTANDACHE

Continuare în pag. 9



MAREA NOASTRĂ CEA DE TOATE ZILELE



Ianuarie, la Brigada de Rachete Navale din Mangalia

Săraciei Armatei noastre – care tinde să se „cronicizeze“ prin repetatele bugete de „austeritate“ – i s-au mai adăugat în prima lună a anului noi „adversari“: zăpada, gerul și temperaturile scăzute. Am încercat să aflăm dacă și cum afectează aceste condiții meteorologice vitrege instrucția de luptă și viața marinarilor militari din Brigada 22 Rachete Navale din Mangalia. Înfruntând vântul tăios și înghețat care nu ne-a crutat deloc până la statul major al brigăzii, avem aici plăcerea de a lua primul contact cu comandorul **Alexandru Cioroiu**, șeful de stat major și în același timp cel care asigură și conducerea unității. „Chiar și în condițiile acestei ierni – a ținut să precizeze încă de la începutul discuției interlocutorul nostru – brigada nu înregistrează probleme deosebite. La nave continuă să se execute lucrările zilnice și periodice de întreținere tehnică, iar pregătirea cadrelor și a trupei se desfășoară normal.“ Și lucrurile chiar așa și stau, dovedă că la unul din exercițiile de alarmare a marii unități, din iarna aceasta, brigada a obținut calificative foarte bune, cu toate că dotările de aici (remize sau garaje) nu sunt pe măsura celor din alte unități ale Marinei Militare.

Ca în toate peregrinările redactorului pe la unitățile de nave, nici aici discuția nu poate ocoli dezamăgirea și regretul marinarilor militari din ultimii ani: numărul redus al ieșirilor pe mare. „Orice meserie are două etape – continuă comandorul **Cioroiu** – partea teoretică și cea practică. Aceasta din urmă, instrucția efectivă pe mare, este extraordinar de importantă pentru cei tineri.“ Totuși, cei peste treizeci de ani petrecuți la nave – în care a prins și perioada generoasă a anilor de după 1970 dar și obsedantul deceniu opt cu drastica „economie“ de combustibili, precum și primii ani de după 1990, în care ieșirile în mare nu au lipsit – îi dau comandorului **Cioroiu** încrederea că actuala stare de lucruri va fi depășită într-un viitor pe care îl dorim, cu toții, cât mai apropiat. Și tot viitorului apartine și dorința - printre multe altele - de a vedea intrate în dotarea distrugătorului două elicoptere pentru cercetare și luptă. Acest obiectiv, care figurează și în strategia de modernizare a Marinei Militare, rămâne, cel puțin pentru prezent, doar un deziderat.



Comandor
Gabriel Comloșanu

În dorința de a afla problemele concrete ale unităților de nave din componența brigăzii am stat de vorbă - coborând în portul militar cu comandorul **Gabriel Comloșanu**, comandantul divizionului de vedete purtătoare de rachete. „Vechimea mare a navelor din dotare, unele vecchi de peste 35 de ani, a determinat ca o parte din ele să fie scoase din eficiență și, pe baza unei hotărâri de guvern, urmează să fie date spre casare Șantierului Naval Militar din Mangalia. În momentul de față aceste nave sunt fără echipajele și menținerea lor pe linia de piutire necesită o permanentă supraveghere din partea cadrelor unității pentru că oricând pot apărea probleme, de genul unor infiltrări sau găuri de apă. Sigur, mici probleme „de sezon“ – poate exagerat spus – există. Este vorba de temperatura din interiorul motoarelor care trebuie să nu coboare sub anumite limite. Asta presupune ca la intervale de timp să fie pornite motoarele auxiliare și, cu cât temperatura scade, intervalul de pornire este mai mic“.

Unele neajunsuri sunt și la nava bază, veche de 38 de ani (ultimele reparații la corpul navei fiind efectuate acum mai bine de 15 ani). Deși s-a aprobat încă de anul trecut scoaterea din eficiență a navei, comandantul divizionului, asumându-și răspunderea, a preferat să amâne rezolvarea problemei (identificarea unor noi spații, mutarea propriu-zisă tocmai în ideea ca acest lucru să nu se întâmple în toiu iernii. Lucrările la corpul navei – atât cât s-au putut face – au fost

terminată, dar la două-trei săptămâni tot mai apare o gaură de apă. Această problemă, la care se adaugă și supravegherea navelor ce urmează a fi casate, fac să crească responsabilitățile ofițerului cu vitalitatea, care dublează ofițerul de serviciu și în sarcina căruia cad semnalarea unor astfel de incidente. Lipsa fondurilor pentru înzestrare determină păstrarea acestor nave încă un anumit număr de ani în componența Marinei Militare. „Să păstrăm ceea ce avem – confirmă comandorul **Comloșanu**. Oricum, este mai mult decât nimic“. Până la ipotetice achiziții de nave noi sau modernizarea altora logica aceasta este greu de contrazis.

În ceea ce privește pregătirea cadrelor, domnul comandor ne vorbește despre ceea ce domnia sa numește „ruptura“ între generații, între cei foarte tineri și cei „bătrâni“, în sensul experienței pe mare. „Firește că mai există



Comandor
Alexandru Cioroiu

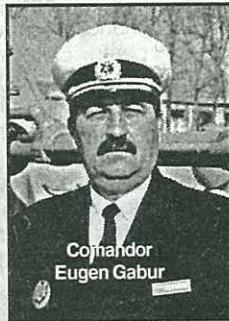


MAREA NOASTRĂ CEA DE TOATE ZILELE



destui dintre cei care au experiență ieșirilor pe mare, cea care contează enorm și care acum se acumulează aşa de greu. Tinerele cadre pot și doresc acest lucru, dar în ritmul actual e dificil de realizat."

La „vecini”, la divizionul de nave purtătoare de rachete situația e diferită. Navele de aici, intrate în dotare în primii ani ai ultimului deceniu, sunt „adevărate bijuterii navale, suple, bine organizate pentru luptă și cu viteză mare” după cum le caracterizează comandantul brigăzii. De la comandantul divizionului, comandorul Eugen Gabur, și locțiitorul tehnic, căpitan-comandorul Dan Hăulică, atât că pe nave există un sistem de încălzire și se poate păstra temperatura stabilită prin instrucțiuni. La cazarma pluitoare, prin verificări mai dese ale personalului de serviciu se poate regla temperatura pentru încălzirea tuturor compartimentelor, astfel încât activitatea și viața celor de aici să nu fie afectată de frig. În divizion, toată tehnica este în stare de funcționare și asta prin eforturile și munca echipajelor. Și aici, diminuarea a ceea ce putem numi „segmentul de mijloc” al cadrelor (care se situează între ofițerii foarte tineri și cei aflați mai aproape de trecerea în rezervă) este prezentă dar, din fericire, cu urmări pozitive în viitor. Mă refer la faptul că numai în ultimii doi ani din divizion



Comandor
Eugen Gabur

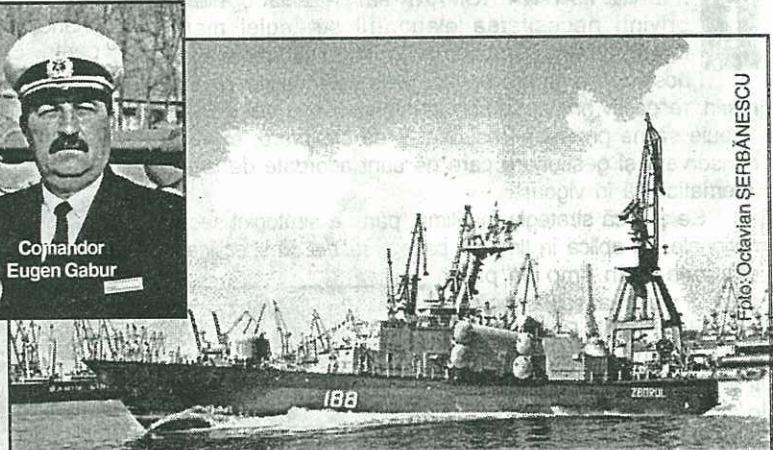


Foto: Octavian ȘERBĂNESCU

Nava „ZBORUL”, în portul Constanța, la Ziua Marinei, 1999

au plecat la Academia de Înalte Studii Militare șase ofițeri.

La Mangalia, ca peste tot în Armată, iarna trece parțial mai repede și mai iertător decât „înghețul polar” - ce pare fără de sfârșit - al bugetului. În lipsa navigației pe mare, „furtunile” pe care le au de înfruntat marinarii militari țin, din nefericire, mai mult de birocrație și de săracie.

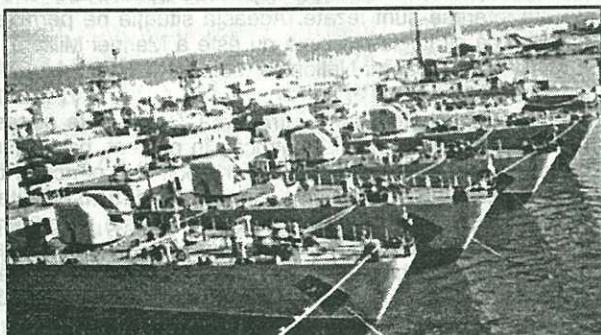
Bogdan DINU

„Peisaj“ hibernal...

☞ Urmare din pag. 7

Discutăm cu domnul căpitan-comandor Gheorghe Ungureanu, împuñecit la comanda divizionului („decanul” de vârstă între comandanții de fregată - 12 ani pe 263 - „căci - așa cum spune - nu mi-a plăcut să schimb vapoarele aşa cum nici meseria asta, care înseamnă în primul rând navă și mare, n-am schimbat-o”).

Și oamenii divizionului de fregate - aceste echipaje de elită ale Flotei Maritime Militare - se confruntă cu dificultăți materiale ce le limitează sfera de activitate la minimul necesar (și uneori nici atât) pentru menținerea „la linia de plutire”. „Cu navele legate de cheu - ne spune interlocutorul nostru - ceea ce putem face este să urmărим câteva obiective de bază, posibil de atins în condițiile date. La fregatele 260 (comandant, locotenent-comandorul Alexandru Naghel) și 261 (comandant, căpitan-comandorul



Mircea Moise) acționăm cu mijloacele bordului și în colaborare cu specialiști ai flotei astfel încât să executăm, în această perioadă, reparațiile necesare, pentru ca ele să fie gata de marș până în luna martie. La celelalte nave echipajele continuă „la rece” antrenamentele cu posturile de luptă, unitatea și nava. Pentru militarii din ciclul I am hotărât concentrarea lor la bordul fregatei 262 (comandant, căpitan-comandorul Adrian Lordache) pe care am transformat-o într-un fel de „navă de instrucție”, aceștia urmând să dea în februarie examene de validare a specializării la posturile de luptă (motoriști, artiștri etc.) după care vor fi redistribuiți la toate navele. Doresc să relev faptul că, desigur în afara excelentului corp ofițeresc pe care îl avem (și aproape complet), ca și al maiștrilor militari (din păcate insuficient ca număr și diminuându-se mereu din motive materiale și... de ordonanță), un colectiv de bază în întreaga noastră muncă îl constituie și militarii angajați cu contract. Ei se implică direct - și cu competență - în instruirea militariilor în termen, în servicii, în munca zilnică la bord. Sunt excelenți marinari, majoritatea provenind din soldați care au făcut armata în unitatea noastră, care au susținut apoi examenele necesare (teoria și practica armamentului, pregătire militară generală și de specialitate - vitalitate, marinărie etc.). S-au dovedit buni profesioniști, devotați meseriei, atașați armatei, majoritatea provenind din rândul oamenilor săraci, văzând în această instituție un cadru de afirmare și o mare familie. Dintre acești militari, pe care-i apreciez și respect pentru vrednicia și credința lor, o să vă rog să amintiți doar câțiva: George Stângaciu, excelență radiotelefrafist, Florin Datcu (cu multiple specializări - artilierist, sanitar etc.), Marian Măndreanu, Paul Leahu, Cristian Vartan”.

Iarnă, ger, zăpadă... tranziție. Dar, nerostit, statornic ca speranța, gândul tuturor acestor marinari de profesie, asemenea gândului națiunii întregi, se îndreaptă spre primăvară...

CINE TREBUIE SĂ ELABOREZE STRATEGIA MARITIMĂ A ROMÂNIEI?

In revista MARINA ROMÂNĂ am prezentat opiniile mele privind necesitatea elaborării strategiei maritime românești argumentând că, în viitor, va crește interesul nostru de a ne procura cât mai multe resurse din mediul marin, respectiv hrană, energie și materii prime, cât și faptul că trebuie să ne protejăm posibilitățile de explorare, exploatare, conservare și gestionare care ne sunt acordate de legislația internațională în vigoare.

Se știe că strategia maritimă, parte a strategiei securității naționale, se aplică în timp de pace și război cu specificația că acțiunea ei în timp de pace poate fi mult mai suplă decât în timp de război. Dacă o țară insulară sau peninsulară poate fi atacată, în principal, pe mare, o țară cu granițe preponderent terestre, cum este cazul României, poate fi supusă agresiunii fără ca direcția loviturii principale să fie de pe mare. În schimb, activitățile maritime comerciale, industriale, științifice etc. pot fi agresate fără ca statul nostru să fie oficial în stare de război. Ele pot fi împiedicate sau îngreunate atunci când sunt în contradicție cu ale altui stat. De aici se naște nevoia ca orice țară cu ieșire la mare, indiferent de poziția sa geografică sau mărimea litoralului său maritim și care desfășoară activitate maritimă, să posede o strategie de apărare a acestora.

Pe mare, desfășoară activități instituțiilor publice sau private cu profil economic în domeniile: extracția petrolierului și gazelor naturale, transporturi maritime, pescuit, cercetare științifică, protecția mediului etc., dar și cele cu atribuții în domeniul siguranței, ordinii publice și apărare și, toate, în conformitate cu Legea Strategiei de Securitate Națională a României, trebuie să elaboreze strategii și programe proprii în scopul pregătirii activităților și intereselor ce le au.

Pe baza legislației în vigoare și Cartei Albe a Guvernului României, pentru a cuprinde toată gama de interese ce trebuie apărată pe mare, apreciez că strategia maritimă poate fi elaborată potrivit schemei.

Consiliul Suprem de Apărare a Țării elaborează proiectul Legii Strategice de Securitate Națională pe care-l înaintează Parlamentului. După ce această lege este adoptată de parlament și promulgată de președinte, guvernul emite o Cartă Albă în domeniul securității naționale prin care stabilește obiectivele și sarcinile principale ale instituțiilor angajate în realizarea siguranței și apărării naționale, măsurile și acțiunile ce urmează

a fi întreprinse de acestea, resursele materiale, umane, financiare și de altă natură care urmează să le asigure anual pentru constituirea și pregătirea forțelor participante, potrivit misiunilor ce le revin.

Ministerul Apărării Naționale, ca autoritate răspunzătoare de apărarea armată a țării, elaborează Strategia Militară a României care se va materializa în planuri strategice și operative de întrebuințare a forțelor armate în condiții de pace, de criză și război. Unul dintre acestea va avea ca obiectiv apărarea intereselor maritime ale țării și care trebuie să constituie fundamentul strategiei maritimes.

Ministerul de Interni, Serviciile de informații dar și ministerele care desfășoară activități în porturi, în apele interioare și teritoriale, în zona economică exclusivă și în apele internaționale vor întocmi strategii departamentale de protecție a activităților economice pe care le desfășoară pentru necesitățile naționale.

Multitudinea de strategii elaborate pentru apărarea intereselor noastre naționale în domeniul maritim nu poate constitui o strategie aplicabilă și eficientă dacă un organism cu competențele necesare nu le armonizează și direcționează într-o concepție unitară și acesta este Consiliul Suprem de Apărare a Țării care trebuie să realizeze strategia maritimă.

Riscurile la adresa României pot fi politice, economice, sociale, de mediu și de natură militară, iar în spațiul maritim pot fi mult mai frecvente decât în teritoriul național. Din această cauză trebuie ca strategia maritimă să stabilească contribuția tuturor celor care au interese

pe mare și cum trebuie să actioneze fiecare atunci când aceste interese sunt lezate. Această situație ne permite să afirmăm că strategia maritimă nu este a Marinei Militare, nici a Ministerului Apărării Naționale; ea este a întregului Sistem Național de Apărare.

S-ar mai putea pune întrebarea *De ce este necesară această strategie maritimă?* Întrucât, în prezent, parcurgem o perioadă lipsită de pericolul unui război. Da, pericolul unui război generalizat a scăzut, dar a crescut insecuritatea regională. În condițiile actuale, deși NATO este un generator de securitate în Europa, România, până la integrarea în alianța nord-atlantică, trebuie să-și stabilească propria strategie de apărare națională, în care se înscrie, ca element distinct, și strategia maritimă.

Viceamiral (r) **Constantin IORDACHE**

PROFESIUNEA MEA - ȘTIINȚĂ

Locotenent-colonel prof. univ. dr. Valentin Ciorbea

Unul din reprezentanții de marcă ai istoriografiei militare române contemporane este domnul locotenent-colonel, profesor universitar doctor **Valentin Ciorbea**, titular al catedrei de profil din Academia Navală "Mircea cel Bătrân" din Constanța.

S-a născut la 12 octombrie 1946 în comuna Intregalde, județul Alba, în familia unui ofițer de carieră. Școala primară a început-o în Munții Apuseni pentru ca să-și finalizeze studiile liceale la Râmnicu Sărat în 1965, ulterior continuându-și studiile superioare la Universitatea „Alexandru Ioan Cuza” din Iași, Facultatea de Istorie - Filozofie. Deși a cunoscut marea abia în anii studenției, la absolvirea facultății a optat pentru desfășurarea activității didactice în învățământul preuniversitar la Constanța (între anii 1970 - 1975). În anul 1976, după terminarea Scolii de ofițeri de rezervă de la Bacău, a intrat în învățământul superior ca asistent la Catedra de Istorie din Institutul de Marină „Mircea cel Bătrân” din Constanța, treptele devenirii universitare fiind marcate astfel: lector universitar - 1978; conferențiar universitar - 1990; profesor universitar - 1995.

Alegând cariera de dascăl a rămas credincios cercetării istorice, primele cercetări științifice efectuându-le încă de pe băncile facultății sub îndrumarea unor distinși profesori universitari: **Emilian Bold**, **Mircea Petrescu Dâmbovița**, **Vasile Cristian**, **Ioan Agrigoroaei** și alții. În anul 1982 și-a susținut teza de doctorat cu tema: "Dobrogea între anii 1918 - 1944. Contribuții la cunoașterea problemelor economice, sociale și politice", cu referire inclusiv la județele din sud, Durostor și Caliacra, lucrare valorificată într-o serie de studii publicate.

De altfel, palmaresul publicistic al domnului locotenent-colonel prof. univ. dr. **Valentin Ciorbea** este impresionant, acesta cuprinzând circa 66 de studii, articole și comunicări științifice în diverse publicații: „Anuarul Institutului de Istorie A. D. Xenopol”, „Revista Istorica”, „Comunicări de Istorie a Dobrogei”, „Buletinul Marinei Militare”, „Gândirea Militară Românească” și alții, dar și un număr de 8 cărți ale căror titluri le redăm în continuare.

„Portul Constanța de la antichitate la mileniul III”, Editura Europolis, Constanța 1994 - „cea mai izbită lucrare asupra portului Constanța, prin concepție, documentare, redactare și realizare grafică” (periodicul Academiei Române "Historia Urbana" nr 1-2/1995); „Flota comercială română - un secol de istorie”, Editura Fundației „Andrei Șaguna”, Constanța, 1995 - prima carte dedicată Marinei Comerciale române din perioada postbelică; „Portul Constanța 1896 - 1996”, Editura Fundației „Andrei Șaguna”, Constanța, 1996 - apreciată ca fiind „cel mai curat omagiu, exprimat la cel mai înalt profesionalism, adus istoriei portului Constanța la marcarea jubileului său” (Revista de Istorie și Civilizație Românească, anul V, nr 7/1996);



„Prezent, Perspective”, Ediția a II-a, Editura Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”, Constanța, 1997 (în colaborare); „Istoricul Navelor Școală Mircea. Vol I. Bricul „Mircea”, Editura Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”, 1997 - un veritabil act de cultură, menită să contribuie la a înțelege mai bine viața și activitatea de marină pe legendarul velier (Revista de Istorie Militară, nr. 1/1999); „Istoricul Navelor Școală „Mircea”. Vol. II, Nava Școală „Mircea”, Editura Academiei Navale „Mircea Cel Bătrân”, 1999, cu un supliment - Album fotografic Nava Școală „Mircea” - o impresionantă poveste a vieții acestei nave școală, lucrarea oferind o imagine completă a ceea ce cu îndreptățire se numește, „Spiritul Mircea” („Adevărul” din 23 august 1999).

În prezent domnul locotenent-colonel prof. univ. dr. **Valentin Ciorbea** este profesor asociat la Universitatea „Ovidius”, iar pe masa de lucru are și alte proiecte în curs de elaborare, foarte aproape de finalizare fiind „Istoricul unui proces celebru: „Afacerea Hallier” și „Portul Constanța în prag de mileniu III. Album” (bilingv). Nu mai începe îndoială asupra faptului că din cercetarea istoriei Dobrogei și a Marinei Române domnul **Valentin Ciorbea** a făcut nu numai o profesie ci și o adevărată pasiune. După cum se confesa domnia sa: „port mândria nașterii în Munții Apuseni pe care îi consider cei mai frumoși munți românești, dar mai ales pentru că are vatra statului strămoșilor direcți - dacii. Nu suport să mi se conteste obârșia directă, daco-romană, deși mă consider mai mult roman. Cu toate că port numele de sorginte romană - Valentin, mă supără faptul că unii prieni sau cunoșcuți îmi adreseză urări de ziua Sfântului Valentin (catolic), sărbătoare ce nu face parte din tradiția ortodoxă a românilor”. Noi, fără a aștepta ziua mai sus menționată, îi urăm domnului locotenent colonel prof. univ. dr. **Valentin Ciorbea** cât mai multe realizări în activitatea sa științifică prodigioasă în folosul tuturor celor interesați de istoria Marinei și a Dobrogei.

Comandor
Ioan DAMASCHIN



Eroi au fost... (II)



In numărul anterior al revistei, sub titlul generic *EROI AU FOST...*, am relatat principalele acțiuni de luptă duse de Forțele Marinei Române la mare și fluviu în anii 1940 - 1941, acțiuni în care un însemnat număr de marinari - ofițeri, maștri militari și subofițeri, elevi din școlile Marinei, soldați - au înroșit cu sângele lor undele albastre dând sacrificiul suprem pentru țară. Numele acestor eroi marinari al căror mormânt se află în adâncuri de ape, din nefericire, au rămas consemnate doar în dosare de arhivă. Prin demersul nostru publicistic ne propunem să readucem în cunoștiința publică pe acești minunați oameni care au pus mai presus Tara și Drapelul decât propria viață și să le consemnăm numele și împrejurările în care și-au dat viața. Aducem un OMAGIU acestora dar și tuturor celor care au supraviețuit misiunilor de luptă, acelor care zi și noapte, pe vreme bună sau rea, sub amenințarea permanentă a inamicului din aer, de pe apă și de sub apă au fost la datorie câștigându-și un binemeritat drept, DREPTUL LA NEUITARE.

ACȚIUNI DE ESCORTĂ

A CONVOAIELOR ÎN ANII 1942 - 1943

Drumul Odessei

Concepția de folosire a forțelor navale româno-germane în Marea Neagră pentru campania anului 1942 prevedea, conform documentelor oficiale, că "principală misiune va fi aceea de transport pe mare a materialului necesar pentru regiunile cucerite în Rusia și sprijinirea operațiilor armatei de uscat". Se mai stabilea ca misiune secundară executarea de raiduri la litoralul inamic și atacul comunicațiilor navale sovietice.

Necesitățile crescănde ale frontului din Est și menținerea ritmului ofensivei cereau, în mod imperios, mărirea volumului de transporturi pe comunicațiile navale și, implicit, creșterea numărului de nave pentru apărarea acestor transporturi.

Concomitent cu demersurile pentru întărirea forțelor de escortă a convoaierilor maritime s-au făcut eforturi de concentrare a unui număr mare de nave de transport la Constanța. Astfel, în prima jumătate a lunii aprilie, în acest port se aflau un număr de șase cargouri românești: "Danubius" - cu o capacitate de încărcare de 2000 tone; "Oituz" - 4000 tone, "Sulina" - 5.400 tone, "Carpați", "Ardeal" și "Suceava" de 6.600 tone fiecare, patru nave de transport maghiare: "Tisza", "Kasza", "Kolszvar", "Budapest"; trei cargouri germane: "Arcadia", "Salzburg", "Le Progres" și un

cargou bulgăresc, "Tzar Ferdinand". În total, cele 14 nave însumau cca. 41.000 trb, din care 3/4 reveneau navelor românești.

Transporturile pe Drumul Odessei pentru campania anului 1942 căpătau, în condițiile intensificării asediului Sevastopolului, o importanță deosebită. Astfel, într-un ordin transmis de șeful Statului Major General comandantului Marinei Regale, viceamiralul Ioan Georgescu, se arăta că "transporturile pe apă pe ruta Odessa - Nicolaev - Kerson și Zaporozie (Alexandrovsk) sunt de o importanță capitală pentru viitoarele operațiuni" ordonând a se lua de urgență masuri pentru organizarea și funcționarea acestora. În acest scop s-a înființat, la Galați, Grupul Transport Bug - Nistru având ca punct de coordonare al transporturilor portul Nicolaev și care dirija căile de navigație Trihati - Nicolaev - Cherson - Oceakov - Alesski - Odessa.

Navigația a fost reluată în sistem convoi, pe drumul Odessei, la 20 aprilie 1942, misiunile de escortă fiind încredințate pe această rută torpiloarelor și canonierelor însoțite de distrugătorul "Mărășesti" (care avea o viteză mai redusă), la care se adăugau dragoarele de Dunăre germane (Donauflotille). Într-un raport al Comandamentului Marinei Regale privind misiunile de convoiere spre Odessa se menționa faptul că, îndeosebi în perioada pregăririlor și atacului Sevastopolului, s-au transportat, în 52 de misiuni, peste 130.000 tone materiale de toate categoriile (carburanți, muniție, armament, alimente). Misiunea ce revenea forțelor noastre navale a fost deplasarea în siguranță a convoaierelor între Burgas - Varna - Constanța - Sulina și Bugaz. Numai în primele 9 zile de la reluarea transporturilor au fost escortate 9 convoaie, totalizând 20 de nave de transport.

Intensificarea transporturilor s-a datorat, pe de o parte, necesităților de aprovisionare a trupelor germano-române care luptau la asediul Sevastopolului și, pe de altă parte, transporturilor de cereale și materii prime care luau calea Dunării spre Germania. O statistică a Comandamentului Marinei Regale arăta că în vara anului 1942 Serviciile Transporturi Liman și Nistru, care operau în zonă, dispuneau de aproximativ 70 de nave de transport constând din slepuri, tancuri de combustibil, remorchiere, pletine, bacuri care navigau în permanentă pe ruta Bugaz - Sulina.

Convoaiele care veneau pe Dunărea Maritimă urmău spre linia frontului drumul pe mare, fie în convoi de sine stătător, fie raliau convoaiele sosite din Constanța. Metoda de convoiere prin raliere în fața Selinei a convoaierelor sosite dinspre Constanța era folosită, de regulă, atunci când se organizau transporturi de importanță deosebită, în felul acesta realizându-se o escortă foarte puternică antiaeriană, antisubmarină și împotriva minelor. Pentru aceasta, ca nave dragoare erau folosite cele germane aparținând Donaupflotille și nave aparținând Flotilei de Siguranță Sulina. Canonierele și distrugătoarele erau folosite pe această rută atunci când nu erau angrenate în escorta convoaierelor pe alte drumuri.

Acțiunile submarinelor sovietice pe ruta Constanța - Odessa a dus la o serie de pierderi notabile în ceea ce privește materialul flotant românesc. Astfel, la 10 octombrie 1942, nava "Carpați" escortată de 2 R - Boot - uri germane pe ruta Constanța - Nicolaev a fost torpilată de un submarin între Sfântu-Gheorghe și Sulina și scufundată. Echipajul navei cu excepția a 3 marinari mecanici a fost salvat. În

Eroi au fost...

urma acestei pierderi, comandamentul german a întrerupt temporar traficul pe această rută, a întărit cercetarea și supravegherea zonei cu aviația și navele antisubmarine și a organizat o vânătoare antisubmarină în data de 12 octombrie. La 12 octombrie tot pe Drumul Odesei avea să se mai producă un atac submarin asupra convoiului format din remorcherile "Oltul" și "Elena" având fiecare câte un săep la remorcă, escortat de remorcherul "Basarabia". În jurul orei 23, "Oltul" a fost torpilat și s-a scufundat între Jibreni și Șagani. "Basarabia" a luat săepul remorcător de "Oltul" și a reintrat în "Sulina", iar "Elena" a continuat drumul spre Bugaz.

Ca urmare a ofensivei sovietice de iarnă care a angajat cea mai mare parte a forțelor navale sovietice, convoialele au fost mai puțin expuse atacurilor navale și submarine ale inamicului. Astfel, în luna decembrie, a fost semnalat un singur atac submarin asupra convoiului Odessa – Constanța (17 – 18 decembrie) format din navele "Durostor", "Tzar Ferdinand" și "Ardeal", escortate de "Regele Ferdinand", "Mărăști", "Zmeul" și 5 R-boot-uri germane. Atacul submarin nu și-a atins țintă, navele din escorte reacționând prompt pentru grenadarea sa. Nu s-a înregistrat rezultat pozitiv.

La începutul anului 1943 au fost înregistrate două atacuri cu aviația minero-torpiloare. Astfel, în ziua de 20 ianuarie convoiul format din navele transportoare "Oituz" și "Arcadia" pe ruta Odessa – Constanța, escortate de canonierele "Dumitrescu", "Ghioculescu" și 3 pontoane armate germane a fost atacat de un avion care a lansat o torpilă asupra navei "Oituz", torpila fiind cu greu evitată. Pe 22 ianuarie, în apropiere de Sulina, asupra cargoului "Koloszvar", escortat de 2 R-boot-uri germane, a avut loc, de asemenea, un atac cu aviația, de data aceasta torpila atingându-și țintă. Nava a fost incendiată, din 38 de marinari fiind salvați doar 24.

Referitor la situația transporturilor pe Drumul Odesei în anul 1943, Jurnalul de Operații al Forței Navale Maritime consemna: în luna martie, 16 convoieri – 14 cargouri și 28 remorcheri, cu un total de 40.000 tone; în luna aprilie, 18 convoieri – 5 cargouri, 34 remorcheri, 38 săepuri; în luna mai, 14 convoieri – 8 cargouri, 22 remorcheri, 36 săepuri; în luna iunie, 2 convoieri (Gurile Dunării au fost blocate de mine lansate cu aviația); în luna iulie, 25 de convoieri, numai cu săepuri și remorcheri, în luna august, 29 convoieri din care 19 cargouri; în luna septembrie, 20 convoieri, în luna octombrie, 18 convoieri. Cargourile din convoiale au fost: "Durostor", "Volga-Don", "Baikal", "Budapest", "Prodromos", "Tzar Ferdinand", "Burgas", "Lola", "Kasza".

După aproximativ doi ani și jumătate de acțiuni de transport pe Drumul Odesei se poate aprecia că acestea au fost deosebit de eficiente, ele asigurând o bună parte din materialele necesare

trupelor coaliției Axei aflate pe flancul de sud al Frontului de Est. Eficiența lor a fost dovedită nu numai pentru aprovizionarea frontului pe timpul ofensivei ci și pentru aducerea în țară a unor mari cantități de trupe, răniți, prizonieri de război, și materiale pe timpul retragerii. Convoialele au avut un caracter sistematic și intens, ele fiind limitate doar de capacitatele de transport și încărcare - descărcare în porturi precum și de situațiile de îngheț din timpul iernii și pe timp de furtună. Pericolul principal pe această rută de navigație I - au constituit submarinele, minele lansate de submarine și aviație și aviația de bombardament și minero-torpiloare sovietice, fapt ce necesita o organizare minuțioasă a apărării convoaielor, un antrenament și un efort deosebit de mare din partea comandanților de nave și a echipajelor. În prima parte a războiului siguranța convoaielor pe Drumul Odesei până la Bugaz era efectuată numai de către navele Forțelor Navale Maritime Române, iar începând cu vara anului 1942 la aceasta au concrat și navele germane - de siguranță, antisubmarine și de dragaj - aduse pe Dunăre. Pe toată durata efectuării transporturilor navele au beneficiat de

o protecție foarte eficientă din partea sistemului de baraje de mine care acopera coastele românești de la Tuzla și până la Odessa, baraje lansate cu un înalt profesionalism tot de către Forțele Navale Maritime. Punctele vulnerabile în cadrul acestui sistem de protecție se găseau în zonele Sfântu Gheorghe și Bugaz, zone în care inamicul a reușit să scufunde și cele mai multe nave.

Datorită pericolului permanent prezentat de submarine, protecția împotriva acestora cuprindea un complex de măsuri care se luau atât pe timpul misiunilor de convoiere cât și în proximitatea porturilor, pe timpul intrării și ieșirii navelor. Astfel, pe timpul misiunilor de convoiere, protecția împotriva submarinelor era asigurată de către distrugătoare și torpiloare, care la descoperirea sau semnalarea unui submarin într-un raion executau imediat căutarea și atacul acestuia. Asigurarea antisubmarină la ieșirea și intrarea navelor în/din portul Constanța era realizată prin programul de supraveghere în zona barajului de la Capu Midia - Tuzla cu navele de patrulare și supraveghere. Tot ca o metodă de luptă împotriva submarinelor mai era folosită vânătoarea într-un raion în care probabilitatea acțiunii acestora era foarte mare. Un astfel de raion era considerat cel dintre Sfântu Gheorghe și Sulina în care au avut loc mai multe vânători organizate la care au participat nave antisubmarine. O sinteză privind acțiunile Marinei Regale în perioada 22 iunie 1941 - 22 iulie 1942, trimisă la Cabinetul Militar al Conducătorului Statului, referitor la eficiența luptei antisubmarine după un an de război, consemna: "Numărul total al submarinelor inamice scufundate în apele noastre - fie de către nave, fie în barajele de mine - se ridică la minimum 8, cifră care concordă cu relatăriile oficiale sovietice".





Eroi au fost...

Drumul Crimeii în anii 1942 – 1943

Cucerirea Sevastopolului a creat, astfel, o situație complexă pentru forțele Marinei Regale Române participante la misiuni de convoiere prin deschiderea unei noi linii de navigație spre și dinspre front cunoscută sub numele de Drumul Crimeii. Spre deosebire de Drumul Bosforului și Drumul Odessei acesta era mai lung și nu avea porturi intermediare care să permită efectuarea navigației într-o singură noapte sau escale pe timp de zi. Totodată, acesta prezenta și un alt inconvenient: nu se beneficia de acoperirea barajelor de mine și de cea a aviației pe tot parcursul drumului.

Primul convoi pe Drumul Crimeii a fost format din cargourile maghiare "Kasza" și "Koloszvar" pornind din Constanța la 24 august 1942 escortat de distrugătoarele "Regele Ferdinand", "Regina Maria" și "Mărăști" sub comanda comandorului Horia Macellariu, comandantul Escadrilei de Distrugătoare. Conform Planului de convoiere, navele românești trebuiau să predea navele de transport unui grup de nave dragoare și nave de escortă germane la o distanță de 15 Km larg de Sevastopol. Situația era impusă de faptul

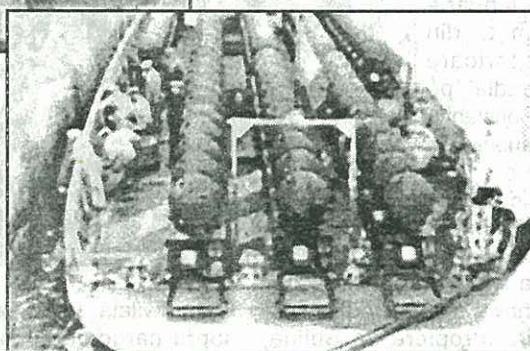
că sovieticii instalaseră un puternic sistem de baraje de mine în zonă flotila de dragaj germană fiind angrenată în deschiderea unor pase prin aceste baraje. Astfel, convoierea care a marcat deschiderea Drumului Crimeii a decurs fără incidente deosebite. În luna octombrie, Flotila de Dragaj germană a reușit să deschidă un sistem de pase sigur pentru navigație care a permis convoaielor escortate de navele militare române să pătrundă în port. Astfel, la 22 octombrie nava "Suceava", escortată de "Regina Maria" și "Mărăști", având drept comandant de convoi pe comandorul Horia Macellariu, a intrat în Sevastopol, cele două distrugătoare fiind primele nave militare românești care au intrat în "inexpugnabilă cetate" sovietică. După această dată convoierile pe Drumul Crimeii, ca de altfel și pe Drumul Odessei s-au intensificat, ele fiind cerute de necesitățile strigente ale Frontului din Est. Cu toate acestea, numărul relativ redus al navelor de transport disponibile care puteau să naveze pe drumuri de larg, în condiții meteo dificile, cât și timpul necesar efectuării operațiunilor de încărcare-descărcare nu a permis, însă, ca transporturile să se desfășoare după necesitățile frontului, astfel că, în perioada următoare, până la sfârșitul anului 1942, Escadrila de distrugătoare a escortat pe Drumul Crimeii doar un număr de 8 convoi.

Timpul nefavorabil de la începutul anului 1943 a întrerupt pentru un timp transporturile pe această cale de navigație, acestea fiind reluate la 20 ianuarie când cargourile "Suceava" și "Ardeal" au fost escortate de la Constanța la Sevastopol de către distrugătoarele "Mărăști", "Mărăști" și 3 nave de siguranță germane. În zona Eupatoria convoiul

a întâlnit două mine, una fiind evitată, celalaltă împușcată, ulterior suportând atacul unui avion torpiloș care a lansat două torpile pe direcția navelor de transport. Torpilele nu și-au atins ținta ripostându-se, totodată, cu armamentul aerian de la bordul navelor. La întoarcere, navelor din escortă li s-au alăturat puiitorul de mine "Amiral Murgescu", aceste nave efectuând escorta de la Sevastopol la Constanța a navelor de transport "Lola" și "Varna".

Începând cu luna februarie 1943, transporturile navale pe Drumul Crimeii au cunoscut o intensificare rapidă, ele fiind întrerupte doar de zilele cu vreme rea când nu era posibilă navigația sau în perioade impuse de alte necesități cum au fost lansarea barajelor de mine din zilele de 30 ianuarie, 13 și 17 februarie, când navele care asigurau escorta au fost angrenate în acțiuni de minare. Cu toate acestea, în luna februarie, au fost escortate un număr de 9 convoaie, numărul acestora crescând, în medie, lună la 12-13 convoaie. Distanța mare până la linia frontului precum și faptul că flota sovietică era angrenată pe liniile de comunicație din partea de Sud Est a Mării Negre a determinat ca pericolul naval și aerian, în toată această perioadă, să fie mai puțin resimțit, în special pe segmentul de vest al drumului. În schimb, la apropierea de coastele Crimeii, în special în zona Eupatoria, aproape toate convoaiele au suportat atacuri combinate ale aviației și submarinelor, aflându-se totodată într-un permanent pericol de mine. De fiecare dată navele din escortă au ripostat, reducând la maximum eficacitatea acestor pericole. O pierdere remarcabilă

în această perioadă s-a înregistrat la 20 aprilie 1943, în jurul orei 1.30 dimineață, când, pe drumul Sevastopol – Constanța, nava de transport "Suceava" escortată de "Regina Maria", 2 R boot – uri germane și salupa M. R. - 7 a fost atacată cu o jerbă de 3 torpile de submarinul S- 33, aceasta fiind scufundată. Au fost salvați 71 de marinari din care 38 români (2 au murit pe drumul de înapoiere) și 33 germani. Au pierit în valuri 18 marinari români și 8 germani printre care și comandantul navei, Gheorghe Deller și ofițerul secund Petre Dumitrescu, ofițerul II Gheorghe Dinu, șeful mecanic Juțu Toma, ofițerul T. F. S. Gheorghe Rotundu, comandorul Fedderson, șeful serviciului de transport german. O altă pierdere pentru convoiale escortate de Forța Navală Maritimă s-a înregistrat în dimineață de 20 august 1943. La orele 07.15 nava de transport "Varna", escortată de puiitorul de mine "Amiral Murgescu", "Mărăști" și 3 R-boot – uri germane pe ruta Constanța - Sevastopol a fost torpilată și scufundată de un submarin în apropiere de coastele Crimeii.

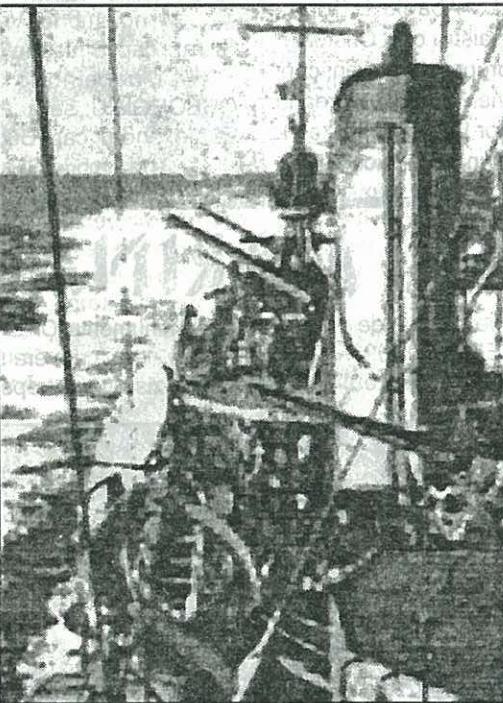




Eroi au fost...

În ceea ce privește efortul operativ al navelor și echipajelor în această perioadă se poate aprecia că acesta a fost întins către limita superioară a suportabilității, navele aflându-se în misiune, în medie, 20-25 zile pe lună, în condițiile în care existau în permanență alarme reale de atac înamic cu aviația și submarinele. O statistică de la sfârșitul lunii mai 1943 prezenta cu ocazia predării funcției de comandant al Escadrilei de Distrugătoare redă o situație concluzivă în acest sens. „Sub comanda comandorului Horia Macellariu, Escadrila de Distrugătoare, de la 25 ianuarie 1942 – 8 mai 1943, a executat 121 misiuni din care 102 escortări, 2 căutări de nave, 11 operațiuni de minare, o asistență de naufragiu de război, 5 deplasări de forțe cu 63.256 mile parcuse, în 5230 ore. S-au escortat între Bosfor-Burgas - Varna - Constanța - Sulina - Bugaz - Odessa - Oceakov - Cap Tendra - Sevastopol - Cap Sarâci - Balaklava 174 de nave de transport (63 românești, 33 germane, 27 italiene, 25 bulgare, 18 ungare), cu un deplasament total de 1.049.890 tone.

În luna decembrie 1943, Forțele Navale Maritime au escortat spre și dinspre Crimeea un număr de 13 convoai, cu un tonaj de 139.317 tone, parcugând 11.300 Mm, în 1296 ore de marș. Aceleași cauze au determinat și scăderea activității de transport în primele trei luni ale anului 1944, la aceasta adăugându-se și faptul că o parte din navele militare și civile necesare erau angrenate în convoiale de evacuare pe Drumul Odesei.



Drumul Bosforului în perioada 1942 – 1943

Cerințele mari de produse petroliere pe Frontul Mediteranean au determinat ca, în pofida vremii nefavorabile din luniile de iarnă, să fie reluate transporturile pe Drumul Bosforului. Astfel, primul convoi din iarna anului 1942 pe această rută a fost cel format de tancul petrolier italian „Albaro” care a pornit din Constanța la 30 ianuarie 1942 spre Bosfor escortat fiind de „Regele Ferdinand” și „Regina Maria”. Valurile foarte mari și vizibilitatea scăzută, la care s-a adăugat avariera distrugătorului „Regina Maria”, precum și pericolul permanent prezentat de submarine și de mine ar fi putut determina conducerea convoiului să anuleze misiunea. Totuși s-a luat hotărârea continuării acesteia având în escortă un singur distrugător, nava ajungând cu bine la Bosfor. Faptul atras admirăția comandanților Grupului de Sud al Marinei Germane, iar comandanțul Forțelor Navale Maritime, comandorul Alexandru Bardescu, a emis cu această ocazie un Ordin de Zi.

În următoarele luni transporturile pe această rută au fost opriate acestea fiind reluate în primăvară. Astfel, primul convoi de la Bosfor la Constanța a fost cel format de tancurile petroliere „Albaro” și „Celeno”, preluate în dimineață de

27 mai 1942 de către „Regina Maria” și „Mărășești”. Convoierea s-a desfășurat fără incidente până în raionul sud Tuzla unde a fost semnalat un submarin care nu a reușit să execute atacul fiind grenadat de navele din escortă.

Odată cu reluarea acțiunilor submarinelor sovietice pe drumurile maritime din vestul Mării Negre acestea și-au făcut simțită prezența, în special în apropierea Bosforului.

Prima victimă a fost nava germană „Ossag” care în dimineață de 14 noiembrie 1943, imediat după ce a fost preluată în escorte de către „Regele Ferdinand” și „Regina Maria”, a fost atacată cu trei torpile de un submarin sovietic. Deși navele românești au contraatacat, torpilele și-au atins țintă iar nava a fost grav avariată, fiind salvată în extremis în apele turcești.

În luniile de iarnă, decembrie și ianuarie 1943, datorită prezenței active a înamicului pe această rută, dar și a timpului nefavorabil, transporturile pe Drumul Bosforului au fost întrerupte. Convoaiele au fost reluate la 14 februarie cu escortarea, de la Constanța la Bosfor, a tancului petrolier „Albaro” de către distrugătorul „Mărăști” și R-boot-uri germane, misiune dusă la înălținire cu succes. Începând cu primăvara anului 1943, pe lângă navele italiene amintite au început să fie escortate pe Drumul Bosforului și alte nave, cu precădere germane, acestea fiind: „Birghet”, „M. P. L. - 16”, „Burgas”, „Firutz”, „Wilhelmsburg”, „Gerda Toft”, „Nantoise” (francez), „Thiesbe”. Navele italiene au făcut ultimele transporturi de petrol pe Drumul Bosforului din Marea Neagră, în luna

februarie cu „Albano” și, respectiv, luna iunie 1943 cu „Celeno”, întreruperea lor fiind determinată de armistițiul încheiat la începutul lunii septembrie de Italia cu Țările Aliate.

După ieșirea Italiei din război, navele de transport germane din Marea Neagră nu au mai fost atât de norocoase. Numai în luna august 1943, submarinele sovietice care supravegheau de la mică distanță Gura Bosforului au reușit să scufundă 2 din acestea. Prima victimă a fost nava de transport „Firutz” adusă la 5 august de la Constanța de către „Regele Ferdinand” și „Regina Maria”, iar cea de-a doua a fost nava „Thiesbe” care la 30 august ieșind din strâmtoare pentru a fi escortată la Varna de către „Regina Maria” și „Mărăști” a fost torpilată și scufundată. Aceasta a fost de altfel luna cu cele mai semnificative succese ale submarinelor sovietice în Marea Neagră. Ultima navă escortată de către navele Forțelor Navale Maritime pe Drumul Bosforului în anul 1943 a fost cargoul românesc „Alba Iulia”, în zilele de 25-26 septembrie, de la Bosfor la Constanța, la care au concurat „Regina Maria”, „Regele Ferdinand”, „Mărăști” și 3 R-boot-uri germane.

Chiar dacă pe această rută de navigație s-au înregistrat pierderi în nave escortate se poate aprecia că distrugătoarele românești și-au făcut cu prisosință datoria, profesionalismul și pregătirea echipajelor fiind adesea recunoscuți prin citarea acestora în numeroase ordine de zi emise la diferite eșaloane.

Eroii au fost...

1942

9 aprilie: N.M.S. SBORUL: sld. Vodă N. Ioan.
28 aprilie: N.M.S. SORUL: sld. Nicoli A. Mircea;
15 iunie: N.M.S. FERDINAND: Lt. (r) Ștefichi M. Constantin.
28 iunie: N.M.S. DUROSTOR: serg. maj. Giosan I. Gavrilă.
28. august: DEPOZITELE FLUVIALE: căpitan Mamudi Vasile.
DEPOZITELE MARITIME: căpitan Vasilescu Valeriu. Remooccherul SMÂRDAN: Lt. Abagiu D. Virgil; maistru cl. I Iliescu Ghe. Nicolae; maistru cl. II Cristea V. Alecu; serg. maj. Liga V. Cezar, Porupca A. Eugen; cap. Negulescu Ovidiu; frt. Marchidan Ghe. Ion; sold. Moreanu I. Dumitru, Apostol P. Anghel, Teodor I. Terente, Terzea I. Constantin, Bucur T. Constantin, Munteanu Nicolae.

6 octombrie: Remorcherul OLTUL: maistru stagiar (r) Calu V. Ion; cap. Pipera A. Stan.

ȘCOALA NAVALĂ: cap. Deremitoaei Mihai. Regimentul GENIU MARINĂ: sld. Gocea Teofil, Vișan P. Stefan.

16 octombrie: Batalionul GENIU MARINĂ: serg. Popescu Ion.

6 noiembrie: S.S.M. Lt. cdor Isbășescu Constantin; sld. Dumitru D. Ferăstaru Nicolae.

10 decembrie: Bateria MIRCEA: serg. maj. Jumugă Constantin.

1943

11 noiembrie: Vasul BALCIC: serg. Chiforeanu A. Stefan; cap. Simadan I. Pavel.

4 decembrie: Remorcher LOCOTENENT GHEORGHIU: serg. Raboveanu St. Gheorghe, Caranfil E. Alexandru; cap. Bucur N. Lipat, Condureanu C.

23 decembrie: GRUP NAVE ASA: serg. Ciorciaru S. Iustin.

CRUCEA MARINARILOR

Pentru toți eroii marinari, căzuți pe câmpul de onoare sau în luptă cu stihile mării, la 1 DECEMBRIE 1999 - ZIUA NATIONALĂ A ROMÂNIEI, pe faleza Cazinoului din Constanța, a fost dezvelită de către șeful Statului Major al Marinei Militare, domnul viceamiral Traian Atanasiu, CRUCEA MARINARILOR.

La solemnitate au participat primarul municipiului Constanța, domnul Gheorghe Mihăești, un numeros grup de marinari și cetățeni ai orașului Constanța.

Redăm, în extras, cuvântul șefului Statului Major al Marinei Militare, domnul viceamiral Traian Atanasiu: „Ridicarea



CRUCII MARINARILOR din inițiativa și efortul Statului Major al Marinei Militare, cu sprijinul cvasitotalității personalului Marinei Militare și al cătorva sponsori generoși, se înscrive în tradiția poporului român de pomenire a celor dispăruti în situații nefericite prin amplasarea pe marginile drumurilor, în calea drumețiilor, de cruci sau troițe.

Am dorit, am acționat și, cu ajutorul lui Dumnezeu, am reușit să inaugurăm CRUCEA aceasta, sperând că va deveni un loț de omagiere și comemorare a marinarilor din flotele românești, dispăruti de-a lungul timpurilor în adâncurile mării și oceanelor.

De aceea, s-a ales ca dispunere aceeași poziție de amplasare a monumentului cu deschidere către întinderea Mării Negre, spre căile de comunicații pe ape ale țării și ale lumii.

Monumentul CRUCEA MARINARILOR - atestat ca obiect de artă - are, cum era și firești, ca element dominant crucea propriu-zisă, ușor trapezoidală, șlefuită și lustruită, înaltă de

2,75 m, cu brațe de 0,5 m (egale cu segmentul superior al trunchiului central), orientată spre mare, „îșnind” parcă spre cerurile speranței din „apele învolburate” (simbolizate de blocul masiv de granit gri-verzui, rugos și buceardat) ca un catarg de la navă (simbolizată de ancora așezată pe soclul monumentului, sprijinită de piciorul crucii).

Pe față dinspre mare a treptei superioare, mai înalte, a soclului monumentului este montată o placă omagială, din marmură, în grosimea căreia s-au inscripționat prin dăltuire, spre amintirea marinarilor români dispăruti pe ape, următoarele cuvinte:

**MARINARILOR ROMÂNI
CĂRORA MORMÂNT
LE ESTE MAREA.
IN MEMORIAM!**

Statul Major al Marinei Militare a donat monumentul CRUCEA MARINARILOR Primăriei municipiului Constanța care astfel, cu începere din data de 17 noiembrie 1999, este unicul și adevăratul proprietar.

Am dorit ca prin acest gest să evidențiem încă o dată, dacă mai era nevoie, simbolul civic al marinarilor militari, al întregului personal al Marinei Militare Române“.

Rubrică realizată de Comandor **Ioan DAMASCHIN**

Un „ghid“ avizat pentru tinerii care doresc să opteze pentru profesia militară



- Domnule căpitan-comandor Gheorghe Barbu, în calitatea dumneavoastră de şef al Biroului informare-recrutare din judeţul Constanța, vă rugăm să ne vorbiți despre această nou înființată structură a cărei utilitate, pentru Armata Română și pentru tinerii ce se gândesc să opteze pentru cariera militară, este evidentă.

- Birourile informare-recrutare – aşa cum este și cel din județul Constanța – au luat ființă, la nivelul județelor țării, anul trecut, în conformitate cu Ordinul nr. M-100 al ministrului de stat, ministru al apărării naționale vizând „Concepția privind promovarea profesiei militare, recrutarea și selecția candidaților“. Aceste Birouri de informare-recrutare se subordonează funcțional Direcției Management Resurse Umane și, administrativ, unităților militare pe lângă care sunt arondate, având misiunea de a promova profesia militară și de a recruda candidați pentru cariera militară. Înființarea acestor birouri are semnificația unei atitudini mai „ofensive“ în vederea promovării carierei militare – una dintre cele mai vechi și mai nobile meserii, mai ales în această perioadă în care Armata Română parcurge un profund proces de restructurare și modernizare în vederea integrării cu succes în structurile euroatlantice.

- Care sunt obiectivele principale și modalitățile concrete de acțiune ale Biroului informare-recrutare?

- Principalele obiective sunt: conștientizarea opiniei publice despre locu și rolul profesiei militare în societatea contemporană; prezentarea acestei profesii pe „piata“ ofertelor de muncă; popularizarea sistemului militar de învățământ și a condițiilor de admitere; informarea potențialilor candidați despre profesia militară și posibilele lor opțiuni pe arme și specialități militare. În ce privește modalitățile concrete de acțiune, acestea sunt

informarea permanentă, prin mijloacele mass-media, a potențialilor candidați despre existența Biroului și condițiile necesare înscrierii la una din instituțiile de învățământ militar. De asemenea, în paralel, ne deplasăm în tot județul – în unități școlare și ale Armatei – încercând să facem o pledoarie cât mai convingătoare pentru această carieră. Deja, cu sprijinul Inspectoratului Școlar Județean și al conducerilor școlilor constănțene, vom prezenta în cadrul orelor de dirigienție

BIROUL INFORMARE- RECRUTARE

dedicate orientării școlare, oferta noastră.

- Care sunt criteriile generale pe care trebuie să le îndeplinească tinerii candidați?

- Este necesar ca ei să aibă cetățenie română și domiciliu stabil în țară (candidatul, părinții și, dacă e cazul, soția), să fie apti medical și să aibă o constituție fizică armonioasă, să nu fi fost condamnați penal sau să fie în urmărire penală, să aibă un comportament moral demn, în societate. De asemenea, potrivit Legii nr. 80/1995 privind

statutul cadrelor militare, să nu facă parte din partide, formațiuni sau organizații politice. În cazul în care un candidat este membru al unui partid politic, acesta trebuie să declare în scris că, dacă va fi admis într-o instituție militară de învățământ, va renunța la această calitate.

5.10.1 - Concret, cum poate un Tânăr, ce îndeplinește condițiile de mai sus, să-și materializeze opțiunea de a intra în rândurile profesioniștilor Armatei Române?

- Birourile de informare-recrutare se adresează, cu oferta lor, următoarelor categorii de tineri: elevilor din ciclul gimnazial care doresc să urmeze cursurile colegiilor militare, elevilor din învățământul liceal (civil sau militar), militarilor în termen și militarilor angajați pe bază de contract, absolvenților de învățământ liceal cu diplomă de bacalaureat care doresc să urmeze cursurile învățământului postliceal militar sau universitar de formare a ofițerilor. Biroul se adresează, de asemenea, ofițerilor în rezervă, absolvenții de învățământ universitar de lungă durată, cu diplomă de licență, care doresc să urmeze cursul de formare ofițeri în activitate (filiera indirectă). Desigur, în cadrul prezentului interviu nu am avut posibilitatea, datorită spațiului limitat, să prezentăm în amănunt absolut toate informațiile necesare posibililor candidați dar le transmitem, și pe această cale, că îi aştepțăm – eu și colega mea, căpitan Vasilica Lorica Vasile – la sediul Biroului informare-recrutare al județului Constanța (Cercul Militar Constanța, strada Traian, numărul 29, telefon 615701/0303). Îi aştepțăm, de asemenea, cu cea mai mare plăcere pe tinerii ce vor să opteze pentru nobila carieră militară.

**Locotenent-colonel
Costin CONSTANDACHE**



Ceremonial militar la Academia Navală „MIRCEA CEL BĂTRÂN“



NAVIGATORI ÎN LABIRINTUL CUNOAȘTERII

Omul este conservator din instinct. Indiferent că de dezvoltată este creativitatea lui rămâne, în mod fatal, tributar „traseului” său social, educației primite și valorilor pe care le recunoaște și le promovează. Istoria descoperirilor esențiale din toate domeniile relevă un numitor comun al acestora – foarte multe au fost făcute întâmplător, datorită unor conjuncturi favorabile care au reușit să provoace revelații unor „aleși”. Așadar, conservatori fiind, progresăm întâmplător!

Orice schimbare majoră în statutul social sau personal este; de regulă, îndelung analizată deoarece presupune ieșirea din „tiparele” individuale și adaptarea la altele. Aceste ezitări pot duce la pierderea multor ocazii importante, unele dintre ele unice.

Oameni fiind, și militarii sunt conservatori. În unele privințe chiar suntem obligați să fim pentru că avem datoria să conservăm și să ne raportăm la valoarea

„rezistențele” se manifestă sub cele mai diverse forme. De exemplu, încă nu s-a realizat un consens politic între formațiunile care s-au succedat la guvernare referitor la strategia militară a României și la modalitățile cele mai eficiente de realizare a reformei – demersuri prea importante pentru a ne putea permite să le schimbăm din 4 în 4 ani. Mulți dintre cei „plecați cu ordonanța” se iluzionează chiar că vor fi reactivați, din moment ce voci din opozitia actuală acuză „disponibilizarea nejustificată” a lor.

Teoretic, strategia resurselor umane la care încercăm să ne adaptăm (celebra „piramidă a funcțiilor” care acum seamănă cu o amforă) este pertinent fundamentată și va asigura, indiscutabil, un sistem de promovare bazat pe competențe și experiență. Printre propunerile de modificare

argumentație logică și solidă și suntem convinși că nu are nici o legătură cu varianta amuzant-neoficială care circulă deja: „*cei care trebuia să fie avansați înainte de termen au fost deja avansați*”.

Concluzionăm, afirmând că reforma de structură și de personal în armată este un obiectiv prioritar la care trebuie să aderăm și pe care trebuie să-l sprijinim. Să fim progresiști, conservând ceea ce ne individualizează și ne dă valoare. Chiar dacă, de multe ori, cei care gestionează resursele țării ne testează capacitatea de „supraviețuire în teren ostil”, pace fiind, sau se mai aud voci care incriminează armata pentru culpe imaginare,

CONSERVATORI SAU... PROGRESIȘTI?

tradiții militare, la spiritul de corp cu consistență lui din perioada interbelică, nu în varianta „liberală” de astăzi sau la personalitățile militare exemplare care au călăuzit Armata Română pe drumul onoarei, demnității și loialității.

Reforma militară, percepută ca o schimbare profundă a organizației în ansamblu întâmpină, în mod inevitabil și „rezistențe” care țin de mentalitățile și „tiparele” la care ne-am referit, cu toate că scopul principal al acesteia este construirea unei armate moderne, de dimensiuni adecvate, flexibilă și mobilă, cu o capacitate de luptă credibilă ca eficiență, capabilă să descurajeze și să facă față oricărei amenințări militare externe.

Ca cetățeni și ca militari suntem datori să aderăm la aceste principii. Totuși

a Legii 80 se numără și „renunțarea, pe timp de pace, la înaintarea în grad în mod excepțional, înainte de expirarea stagiului minim” deoarece, a afirmat ministrul apărării naționale într-o conferință de presă, au fost făcute „avansări în mod conjunctural”. Întradevar, mulți „căpitanii la 15 ani” au beneficiat de aceste „conjuncturi” având meritul de a fi în locul potrivit la timpul potrivit. Acești „feti-frumoși”, cum îi numește șeful Direcției Management și Resurse Umane, au acum grade și funcții în zona superioară a „piramidei”. Nu ne pronunțăm asupra competenței lor (probabil sunt, cu toții, niște genii descoperite la timp) dar, în cazul lor, va fi greu de aplicat rigidui criteriu al experienței la diferențele eșaloane de comandă, în funcție de specialitatea militară. Probabil tot timpul va rezolva și această problemă. Măsura de modificare a Statutului cărelor militare în acest sens are o

absolut necesar ca noi însine să fim conștienți de misiunea pe care o avem și să încercăm să ne adaptăm, măcar la nivel conceptual și mental, reformei.

Este semnificativ, în acest sens, următorul extras din lucrarea „Decizia militară – raționalitate și legitimitate” scrisă de generalul de divizie Ion Găduiu și colonelul Dumitru Sava: „Nu am cerut și nu vom cere niciodată nimic pentru noi. Pentru că noi nu existăm pentru noi. Noi suntem întotdeauna în serviciul țării (...) Ca de fiecare dată, pentru că moartea ne este sarcină de serviciu, vom cădea din nou eroic. și în numele puterii suverane și voinei legitime a poporului, cei care vom mai rămâne vom judeca iarăși excepțional și vom împușca exemplar! Căci acesta este destinul nostru. Trepădușii politici, oricât să agita, nu ne pot nici murdați, nici judeca”.

Căpitan Costel SUSANU

Știință și tehnică navală

Experiența secolelor de navigație corroborată cu complexitatea navei ca produs tehnic și cu cantitatea foarte mare de valori materiale și umane transportate pe mările și oceanele lumii au adus în discuție problema fiabilității navei și a echipajului în timpul exploatarii, mai ales în situații dificile de navigație, cum ar fi furtuna. În acest context, domeniul naval a fost penetrat de către sisteme computerizate „care au la bază software, tehnici de inteligență artificială cum sunt sistemele inteligente”. Astfel de sisteme inteligente sunt deja folosite pentru diagnoza motorului navei: CAPA (Danemarca), CPMPMS și DEEDS (Marea Britanie), Fault Indicated Knowledge System (Finlanda), Dymos (Japonia) și altele, acțiuni și operaționale.

În domeniul navigației se pot aminti: High Reliability Intelligent Ship (Japonia); Knowledge Based Collision Avoidance (Marea Britanie).

La noi în țară, pachetele de programe pentru astfel de sisteme au fost realizate în cadrul Universității „Dunărea de Jos” - Galați, de către un colectiv sub conducerea conf. univ. dr. Cornelia Novac. Acest prototip poartă numele „SIA” și, pe lângă abordarea navigației asistată de calculator, asigură consilierea comandantului în vederea adoptării unei soluții optime de navigație, în contextul mai larg al studiului fiabilității navei și a echipajului pe timp de furtună.

Baza de cunoștințe trebuie să cuprindă:

- „Cunoșterea de bază” a sistemului: documentația tehnică a navei într-o formă direct utilizabilă de către sistem; modele precompilate de

comportare a navei în valuri; limitele operaționale și critice ale caracteristicilor de navigabilitate și rezistență structurală utilizate în sistemul de calcul.

• „Cutia neagră” a sistemului este destinată păstrării informației ce permite identificarea condițiilor de navigație ale navei într-o perioadă determinată de exploatare, informație

Modulul rezolutiv determină principali indicatori de funcționare ai sistemului de control, respectiv valorile reale ale caracteristicilor de navigabilitate și rezistență ale navei în momentul de control, asigură compararea valorilor reale ale parametrilor controlați cu modelele precompilate și cu valorile limită. De asemenea, prognosează schimbarea parametrilor controlați în timp și elaborează recomandările referitoare la schimbarea regimului de funcționare a navei în condiții de furtună (vitezele de mars, unghiuri de drum, schimbarea stării de încărcare, etc.).

Modulul de culegere date, realizează comanda funcționării traductoarelor (și a aparaturii conexe aferente), consultarea acestora după o schemă prestabilită, excluderea semnalelor anormale sau distorsionate și înregistrarea semnalelor în memoria calculatorului.

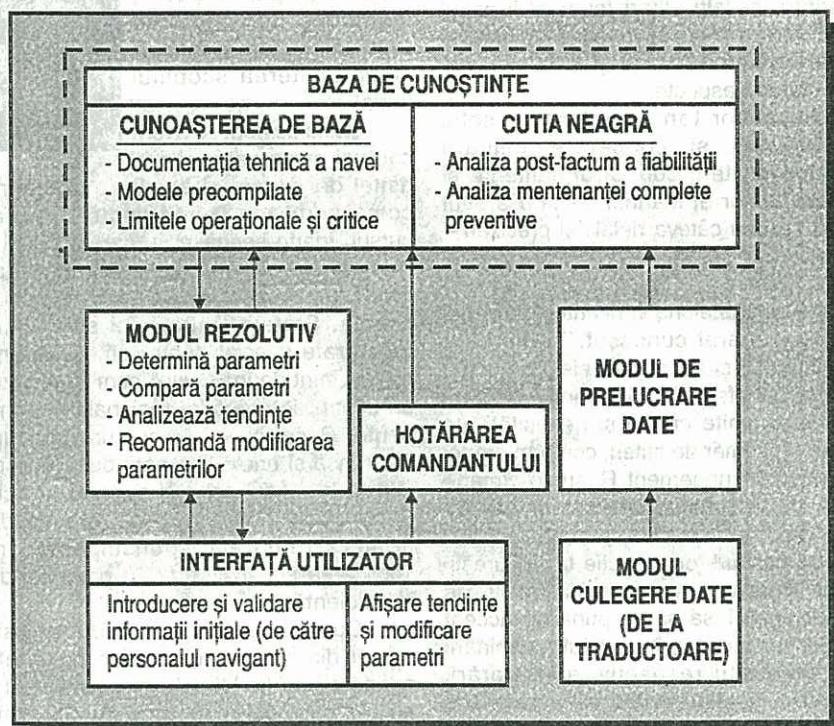
Modulul de prelucrare date, efectuează operativ aprecierea proprietăților statistice ale proceselor măsurate și analiza diferitelor realizări ale proceselor conform cerințelor tehnice.

Interfața utilizator destinată dialogului interactiv între personalul de conducere al navei și sistemul de control; asigură prelucrarea și transmiterea către sistem a comenziilor și informațiilor inițiale și furnizează răspunsul sistemului pe un ecran.

O cerință particulară care se impune acestui sistem este capacitatea de validare a informației introduse de utilizator în scopul de a reduce la minimum pericolul introducerii unor date inițiale eronate.

Locotenent-comandor dr. Vergil CHIURC

UTILIZAREA SISTEMELOR DE INTELIGENȚĂ ARTIFICIALĂ PENTRU CONTROLUL NAVIGABILITĂȚII PE TIMP DE FURTUNĂ



Structura generală a sistemului intelligent

cu o dublă utilitate; analiza post-factum a fiabilității navei (chiar pe calculatorul de bord) după furtunile violente; analiza acțiunilor ciclice a valurilor asupra navei pentru aprecierea probabilității apariției „fisurilor” de oboseală și a menenanței complexe preventive.

Utilitatea „cutiei negre” pentru calculul și cuantificarea fiabilității navei se poate demonstra direct la bord, furnizând comandantului aprecieri asupra stării navei după fiecare furtună violentă și asupra necesității intervențiilor cu caracter reparatoriu sau de inspecție.



O realitate și o necesitate

CURSURILE ȘI STAGIILE DE PREGĂTIRE ÎN STRĂINĂTATE PENTRU OFIȚERII MARINEI MILITARE

In procesul de reformă și modernizare a Armatei una din direcțiile cu o evoluție pozitivă – fără a necesita fonduri sau investiții financiare deosebite – a fost și este, fără îndoială, cea legată de cursurile și stagii de pregătire și perfecționare a ofițerilor români în armatele străine. Dacă aceste costuri sunt scăzute (a nu se înțelege însă că statul român nu are de suportat anumite cheltuieli în funcție de tipul cursului) beneficiile pe termen mediu sau lung în creșterea pregătirii profesionale a ofițerilor noștri sunt semnificative. Dat fiind interesul față de această problemă, nu numai al tinerilor ofițeri aflați pe primele trepte ale carierei pentru care utilitatea unui astfel de curs este indisutabilă, dar și pentru ceilalți ofițeri (cum ar fi cazul ofițerilor de stat-major cărora li se adresează un număr considerabil de astfel de cursuri) ne-am propus în rândurile de mai jos să punctăm câteva aspecte.

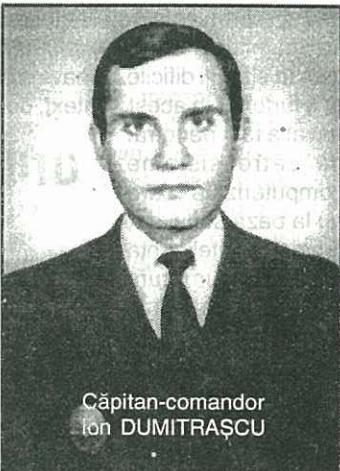
Domnul căpitan-comandor Ion Dumitrașcu, șeful secției Planificare operații și cooperare militară internațională, relații civili-militari, control armamente și tratate din cadrul Statului Major al Marinei Militare a avut deosebită amabilitate să ne dea câteva detalii și precizări – din experiența personală și a secției sale – referitoare la această problemă.

Modul în care aceste cursuri ajung la diferitele categorii de forțe armate este în general cunoscut. Țările care organizează astfel de cursuri (și de regulă ele sunt state membre NATO) fac cunoscută oferta lor Ministerului Apărării Naționale. În funcție de anumite criterii și necesități ale Armatei vor fi selecționați un număr de ofițeri, conform ofertei partenerilor străini. Direcția Management Resurse Umane lansează propria ofertă statelor majore ale categoriilor de forțe armate, care, la rândul lor, fac propunerii. După o preselecție, urmată de un concurs de selecție la București, în multe cazuri, are loc chiar o testare directă făcută de partenerii străini. Ar fi de dorit însă să se pună un accent mai mare și pe selecție de „dosar”, în sensul examinării perspectivei carierei ofițerului respectiv, a încadrării ulterioare a acestuia într-o funcție în care să-și valorifice eficient cunoștințele și experiența acumulată la aceste

cursuri. Nu mai vorbim de selecția în privința cunoașterii unor limbi străine de circulație internațională care este foarte importantă, eliminatoare chiar, pentru simplul fapt că necunoașterea limbii străine (sau cunoașterea acesteia la un nivel necorespunzător) înseamnă nereceptarea problemelor de la curs și compromiterea scopului inițial.

„Este de dorit să avem cât mai multe participări la astfel de cursuri și stagii de pregătire – afirmă căpitan-comandorul Ion Dumitrașcu. Și aceasta pentru că sunt cursuri foarte serioase, în care nu sunt pregătiți doar ofițerii români sau din alte state ci sunt organizate chiar pentru ofițerii țării respective, cum ar fi cele din Anglia, Franța, Italia, Grecia, Statele Unite (aici sunt totuși și unele cursuri organizate special pentru ofițerii străini). Multe din aceste cursuri sunt de înalt nivel, cum este cazul Turciei unde există un centru de pregătire regională în domeniul Parteneriatului pentru Pace, cu unele cursuri de scurtă durată specifice. Apar însă și unele întrebări: după aceste cursuri ofițerii sunt folosiți în modul cel mai adecvat în activitatea de zi cu zi? Sunt folosiți în procesul de reformă din Armată? Dacă la prima întrebare răspunsul este, în general, pozitiv, implicarea acestor ofițeri în procesul de reformă este încă insuficientă.”

Cursurile pentru anul 2000 au fost publicate în ultimul număr din anul trecut al Buletinului Informativ. În afară de aceasta, de la Ministerul Apărării Naționale sosesc pe adresa categoriilor de forțe armate ofertele, care sunt apoi înaintate ierarhic la unități, iar comandanții respectivi fac



Căpitan-comandor
Ion DUMITRĂSCU

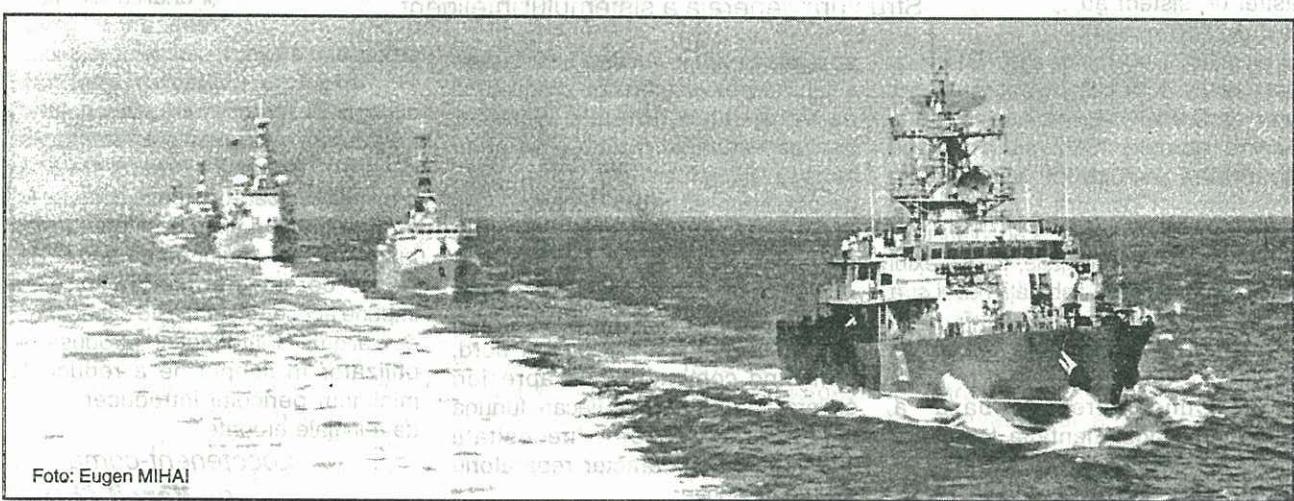


Foto: Eugen MIHAI



propuneri. „Problema este alta – continuă interlocutorul nostru. Noi trimitem acești ofițeri în străinătate în interesul instituției noastre. Aceste cursuri nu reprezintă o formă de turism, nu trebuie privite ca o recompensă, ci reprezintă o misiune, o investiție pe termen lung dacă vreți, iar acești bani trebuie recuperati și, dacă se poate, să se câștige și ceva în plus (în domeniul câștigului profesional desigur și nu ai banilor). În alegerea ofițerului aceste criterii trebuie să acționeze foarte bine și să nu se întâmpile ca acesta, la întoarcerea în țară, să treacă în rezervă (au fost și astfel de cazuri). Chiar dacă acum se încheie un contract, s-a întâmplat ca unii să-și achite contravalorearea acestui contract și să treacă totuși în rezervă. În acest caz, cu toate că banii au fost recuperati, timpul pierdut și locul ocupat inutil de acel ofițer au reprezentat un eșec, ori pe noi acest lucru nu ne mulțumește.”

Ca ofertă, și în acest an rămâne stagiu de practică ambarcat cu durata de 3 luni în Italia pentru studenții Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”, un stagiu ambarcat cu durata de 3 luni pe o navă franceză de tip aviso sau fregată (se încearcă obținerea unui astfel de stagiu și pentru maistrii militari), un stagiu la STANAVFORMED (o lună sau două pentru un ofițer), altul în comandanțamentul NAVSOUTH cu durata de 3 săptămâni (sub semnul întrebării încă) și lista poate continua. Pentru zilele următoare urmau să plece la Seminarul privind limba operational în domeniul maritim MOLS, desfășurat în Statele Unite la Newport între 7-18 februarie, locotenent-comandorii **Alexandru Mărșu** și **Nicolae Teodorescu**, iar la stagiu de pregătire NAVSOUTH din Italia de la Napoli (28 februarie-12 martie) locotenent-comandorul **Constantin Ciorobei**.

Secția Personal din Statul Major al Marinei Militare, cea care gestionează întreaga problemă, prin bunăvoie căpitan-comandorului **Vasile Ionei**, șeful secției, ne-a pus la dispoziție mai multe date și informații. Astfel, printre cei care au plecat sau urmează să plece în primele două luni ale anului se numără și căpitan-comandorul **Alexandru Macavei** (curs de limbă franceză cu durata de 5 luni în Canada), locotenent-comandorul **Teodor Enache** (în Statele Unite), căpitanul **Bogdan Vochițu** (curs internațional de ofițeri de marină în Statele Unite) sau colonelul **Niculae Dumitrescu** (curs de două săptămâni pentru ofițerii cu protecția nucleară, biologică, chimică la școala NATO din Oberammergau, Germania). Trei studenți de la Academia Navală „Mircea cel Bătrân” urmează să plece la Academia Navală a Statelor Unite de la Annapolis și astă după ce anul trecut aspiranții **Cătălin Lebidov** și **Avram Alexandru Gabriel** au absolvit această prestigioasă instituție militară. Ca nouă absolut să menționăm că un student din anul I al Academiei Navale constănțene, este vorba de **Cristian Luțăș**, a fost selecționat și urmează să plece la cursurile Academiei Naționale de Apărare din Japonia.

„În general – ne-a declarat căpitanul **Gherasim**, ofițer în Secția Personal – se pune accentul pe cursuri pe linie de interoperabilitate, de limbi străine (engleză, franceză, spaniolă, greacă, turcă), de pregătire în specialitate, cursuri de stat major, cursurile colegiilor de comandă din diferite țări angrenate în aceste activități, cursuri pentru scafandri, comando-rangers, de luptă amfibie și altele. Pentru anul 1999-2000 noi sperăm într-o participare cât mai numeroasă a ofițerilor din Marina Militară la astfel de stagii și cursuri de pregătire, mizând în acest sens și pe înțelegerea comandanților de unități (în general, ofițerii propuși



Locotenent-comandor
Constantin CIOROBEA

pentru astfel de cursuri sunt oameni bine pregăti și valorosi, iar comandanții se „dispensează” mai greu de aceștia pe perioada cursului). Am în vedere și prevederile recentului Ghid al carierei cadrelor militare în care se menționează că orice promovare în grad și funcție se va face pe bază de cursuri, iar pentru cele din străinătate există posibilitatea echivalării lor cu cele din țară”.

În perioada 1990-1999 un număr de 124 de ofițeri și salariați civili (numărul acestora din urmă este doar de 13 și reprezintă profesorii de limbi străine de la Academia Navală și Școala de Maistri a Marinei Militare) au urmat cursuri organizate în țările membre NATO (39 în Statele Unite, 27 în Marea Britanie, 18 în Germania, 12 în Franța, 11 în Turcia, 8 în Belgia-Olanda, 4 în Canada, 3 în Grecia, câte unul în Italia și Ungaria). Numai în anul 1998-1999, 44 de ofițeri și 5 salariați civili au urmat astfel de cursuri, cifră care nu mai necesită nici un comentariu în privința dinamicii acestora. Si pentru anul în curs Statul Major al Marinei Militare a solicitat locuri la numeroase cursuri în mai multe țări: 6 în Marea Britanie (de la cursuri pentru comanda navelor mici, luptă antisubmarin, ofițeri de navigație până la cel de limbă engleză), 8 în Statele Unite (de la Colegiul de Comandă al Marinei, Colegiul de Stat Major al Marinei, curs avansat de luptă amfibie, curs avansat relații civili-militari până la cel pentru utilizarea simulațoarelor de puncte), la cursul de bază privind minele din Belgia, la cursul de orientare pentru ofițerii de stat major din Olanda, precum și cursuri de limbă străină în Canada, Franța, Italia, Grecia, Turcia. Spațiul nu ne permite să le enumerez pe toate și nici nu ne-am propus acest lucru.

Motivul pentru care am insistat și chiar am menționat numele celor care vor pleca la cursuri (și ne propunem să continuăm și în numerele viitoare ale revistei) a fost, printre altele, și dorința de a risipi „ceața” care ar putea învăluiri această problemă. În al doilea rând, oamenii care urmează acest gen de cursuri sunt ofițeri cu certă calitate care merită să fi amintiți. Pe viitor, paginile revistei noastre rămân deschise tuturor celor care, la revenirea în țară vor dori – dincolo de câștigul pe linie profesională – să-și facă cunoscute în cât mai multe medii experiența acumulată.

Bogdan DINU



ARHEOLOGIE SUBMARINĂ LA MANGALIA



Profesorul Valeriu Georgescu

In numărul trecut al revistei noastre informam cititorii despre punctul de vedere al Muzeului de Istorie Națională și Arheologie Constanța în legătură cu arheologia submarină pe litoralul românesc, punct de vedere dominat, în general, de o notă pesimistă relativ la posibilitatea unor realizări concrete. Revenim acum cu informații despre locul unde chiar se efectuează astfel de cercetări, în cooperare cu parteneri italieni, timp de două-trei săptămâni pe an. Cum a reușit Muzeul de Arheologie „CALLATIS“ din Mangalia aceasta și despre cum s-au derulat lucrările, l-am rugat pe domnul **Valeriu Georgescu**, directorul instituției, să ne dea amănunte.

„Este cunoscut de mai multă vreme faptul că cetatea Callatis a pierdut o parte din teritoriul urban - printr-un cutremur sau printr-o falie - și astfel o parte din cetate a ajuns sub apele Mării Negre. Toată această porțiune se află acum pe platforma

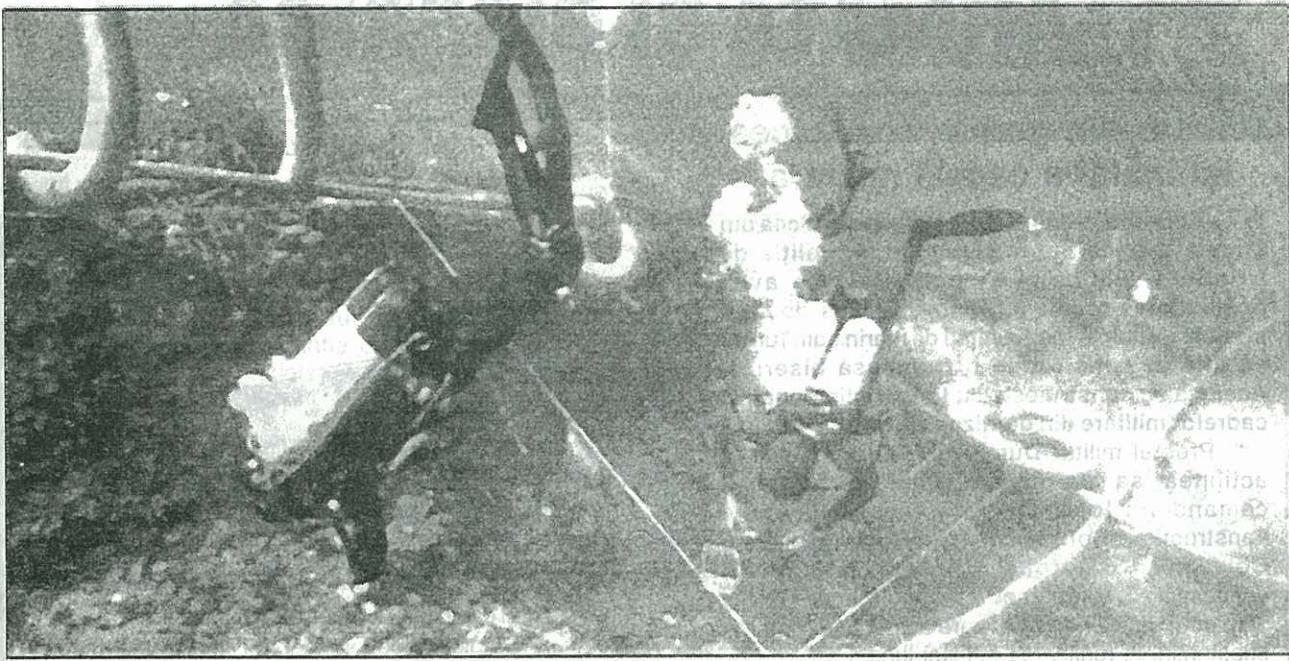
continentală. Pe teren, noi am găsit fragmente din zidul de incintă din secolul al IV-lea î.Chr. și, la vremea stabilirii acestor fragmente, Callatisul avea o suprafață de 80 de hectare. Atunci ne-am gândit să includem în studiile noastre și zidul de incintă din partea de est, din Marea Neagră. Am încercat – la vremea respectivă – să obținem o colaborare cu Marina Militară, dar ea nu s-a putut concretiza din lipsa resurselor financiare ale instituției militare. Ca urmare, am intervenit la Ministerul Culturii unde domnul **Mihai Ungheanu** - unul din oamenii deschisi la astfel de inițiative - a încurajat colaborarea dintre noi și Universitatea italiană din Padova. Fac precizarea că în Italia siturile arheologice sunt administrate de organisme numite Superintendențe, regionale. În nordul Italiei, în zona veneteană, pe lângă Universitatea din Padova există mai multe societăți (numite „cooperative“) care efectuează lucrări sub apă și se ocupă și cu arheologia submarină. Este vorba – în cazul

partenerilor noștri - de o echipă de scafandri, care au avut lucrări în toată Europa, și care au fost solicitați să încheie un contract cu muzeul nostru“.

Cum acest act are câteva prevederi interesante, insistăm puțin asupra lui. În primul rând, contractul a fost încheiat între Muzeul „CALLATIS“ Mangalia, din subordinea Ministerului Culturii și Cooperativa Archeosub METAMAUCO a.r.l. Padova, pentru efectuarea de cercetări arheologice submarine în Marea Neagră în aria de activitate a muzeului, cuprinsă între Costinești și frontieră de stat cu Bulgaria. Apoi, toate descoperirile vor constitui proprietatea statului român. O altă prevedere importantă: partea italiană va asigura în cadrul contractului formarea a doi specialiști români desemnați de muzeu. Cazarea și celelalte cheltuieli ocasionale pe timpul cercetărilor vor fi asigurate de partea română, urmând ca același lucru să se întâmple cu specialiștii români, în reciprocitate, la Padova.



Walter Signorelli, șeful echipei de scafandri italieni



Contractul a fost încheiat în anul 1994 pe o durată de 5 ani. Anul trecut nu s-au putut face cercetări pentru că șeful echipei italiene, **Walter Signorelli** a fost imobilizat în urma unei fracturi, urmând ca în anul acesta să se renegocieze contractul.

„Scafandrii italieni – continuă domnul **Valeriu Georgescu** – nu au fost niciodată dirijați către descoperirii „bombă”, o epavă română sau grecească de exemplu. Programul a fost astfel alcătuit încât să descoperim zidul de est al cetății, ceea ce s-a și întâmplat. Rezultatele au apărut în câteva reviste italiene de specialitate iar acum se lucrează la definitivarea materialului care va intra în „averea” muzeului („averea” de informații, pentru că la un zid de incintă descoperirile nu sunt spectaculoase). În felul acesta, suprafața Callatisului în secolul IV î.Chr. a crescut de la 80 la 250 de hectare. Câștigul cel mare este că avem traseul cetății, chiar dacă acesta se află sub apă. Anii trecuți am încercat și la Tulcea, pe lacul Razelm (fără rezultate notabile) și anul acesta vom încerca la Cetatea Zaporoenilor unde există o

amenajare portuară, dar și în alte locuri. Această cooperare a fost benefică atât pentru muzeu, care a intrat în circuitul internațional prin astfel de cercetări, dar și pentru italieni, luând în calcul chiar și numai faptul că sunt plătiți de Superintendența venețiană pentru cercetările pe care le fac. Dar toate aceste lucruri sunt de viitor pentru că în câțiva ani nu se poate explora totul. De exemplu, toate lacurile lipite de țărmul Mării Negre sunt foste lagune. Acum câțiva ani s-a prăbușit malul la Tatlageac, iar italienii au găsit o mulțime de cioburi în apă, dar care nu pot fi identificate fără o cercetare serioasă pentru că ele pot fi cărate de apă. Dar la intrarea în Tatlageac este clar că a fost lagună, după cum este clar că lacul Limanu, unde este portul militar, era o lagună care mergea până la cetatea de la Albești. În treacăt fie spus, când s-a construit portul militar Mangalia și s-a dragat fundul apei au fost distruse foarte multe vestigii, s-a distrus de fapt totul, asta având în vedere că acolo a fost și port antic. În concluzie, problema arheologiei submarine nu trebuie abordată într-o manieră pesimistă,

dovadă că aceste activități au fost bine mediatizate pe plan local și într-un mod și mai favorabil nouă, în Italia.“

Dincolo de orgoliile unor oameni și de unele mentalități, la Mangalia se face arheologie submarină, chiar dacă la o scară redusă și cu rezultate care încă sunt așteptate să intre în circuitul științific. Demararea unei astfel de activități a necesitat eforturi și aprobări de tot felul, reînnoite în fiecare an (din voluminosul dosar pus la dispoziție am putut vedea căte astfel de aprobări sunt necesare, de la Ministerul Apărării Naționale, Statul-Major al Marinei Militare, Poliție, Căpitanie, Poliția de frontieră, Garda de Coastă și lista poate continua având în vedere că aceste scufundări se fac în apropierea relativă a unor obiective militare și în zona de frontieră). După cum spunea și domnul **Georgescu**, acesta este în primul rând un proiect de viitor (de curând muzeul a achiziționat o barcă și un motor Mercury, tocmai în această idee). Rămâne ca viitorul să dovedească dacă tinerii din actualul personal al muzeului vor confirma sau nu aceste așteptări.

Bogdan DINU



ARMATA ȘI BISERICA

Militarii din garnizoana Tulcea își înalță o capelă militară

În curând, militarii din garnizoana Tulcea din armele marină, infanterie marină, poliție de frontieră, jandarmi și pompieri vor avea posibilitatea reculegerii într-un lăcaș de cult, întrucât în incinta marii unități de marină din Tulcea se află în construcție o frumoasă biserică. Aceasta se construiește cu fonduri din donațiile cadrelor militare din garnizoană.

Preotul militar Dumitriu Torino, sprijinit în acțiunea sa de comandanțul garnizoanei, comandorul Ioan Șuteu, a început lucrările construcției în prima decadă a lunii noiembrie. Coloneul Gheorghe Chiriac, locotenent-comandorul L. Ungureanu, căpitanul Mircea Popițiu sunt doar câțiva dintre cei care au dorit să contribuie mai substanțial la realizarea ineditei lucrări.



Icoane pictate de căpitanul Mircea Popițiu



Biserica în construcție

Pictorul căpitan Mircea Popițiu finalizează, în aceste zile, icoanele pictate pe lemn ce vor împodobi interiorul bisericii. Modelul maramureșan al construcției, icoanele pictate în stil bizantin și slavon, conferă acestei mărețe lucrări nota specifică bisericilor românești ortodoxe.

La cei 72 de ani ai săi, și la a 33-a biserică pe care o ridică acum, meșterul Petru Ciornel din comuna Vatra Moldoviței (județul Suceava), a reușit în numai zece zile să înalte frumoasa construcție, rămânând pentru etapa a doua, în primăvara anului 2000, să finalizeze lucrarea prin ridicarea clopotniței.

În speranța că bunul Dumnezeu ne va ajuta să ducem la bun sfârșit această construcție până la sărbătorile de Paști, vom fi bucuroși să primim la sfintirea bisericii ce va purta hramul „NAȘTEREA MAICII DOMNULUI“, pe toți cei ce doresc să cunoască această frumoasă lucrare.

Şeful Cercului Militar Tulcea
Locotenent-colonel Vasile STAN

Marinari la sfânta sărbătoare a BOBOȚEZEI, în portul „Tomis“ din Constanța

„Mergând învățați toate neamurile, botezându-le în numele Tatălui și al Fiului și al Sfântului Duh, învățându-le să facă toate câte v-am poruncit vouă“ (Matei 28, 19).



Respirația spirituală a mării

Presa militară de marină în lume

NAVY NEWS și ROYAL NAVY

Cum este receptată presa militară de marină, cât de ancorată este în realitate, care este viitorul acesteia, cum este privită de cititorii cărora li se adresează, iată tot atâtea probleme care nu îl pot lăsa indiferenți pe nici unul dintre cei care lucrează în domeniul. Mi s-a părut interesant să aflu răspunsul la o parte din aceste întrebări, cu ajutorul unei anchete de opinie - și asta nu în ceea ce privește starea presei noastre militare - într-un caz particular și anume referitor la principala publicație a Marinei Regale britanice, NAVY NEWS.

Alegerea nu este deloc întâmplătoare pentru că spre deosebire de celelalte reviste similare editate de Marinele Militare respective (*Notiziario della Marina* și *Rivista Marittima* din Italia, *All Hands* din Statele Unite, *cols Bleu* din Franța, *Revista General de Marina* din Spania, *Blauer Jungs* din Germania și lista poate continua) NAVY NEWS este editată de o firmă privată. Royal Navy nu deține controlul editorial (și, deși contribuie financiar, nu este nici măcar cel mai important „sponsor” financiar al revistei), iar întreaga echipă redacțională e formată din ziaristi civili (desigur, cu experiență și afinități în problemele Royal Navy, numărul acestora nedepășind 4-5 persoane, majoritatea informațiilor venind de la corespondenți voluntari și chiar de la cititor). Glumind, căpitan-comandorul J.D. Murphie, unul dintre interlocutorii mei, îmi spunea că nu își poate permite să plătească ofițerii ca să lucreze la NAVY NEWS.

Publicația este lunară, are forma unui ziar de 44 de pagini, integral color și se găsește la toate chioșcurile de ziare din Anglia (și desigur, difuzată și în Royal Navy). Interesant este și faptul că revista nu se difuzează gratuit, costul unui exemplar fiind de aproape o liră sterlină (mai precis 0,80 pence). Vreau să precizez de la început că opinii exprimate, datele de mai sus ca și concluziile de la finalul articoului nu se doresc a fi publicitate gratuită (care nu și-ar fi arăstat aici) și nici „soluții” gata formulate pentru a fi aplicate și la noi deoarece datele problemei diferă de la o țară la alta, în funcție de obiectivele urmărite, de dimensiunile și misiunile flotei, resurse financiare, mentalitate. Totuși, ele pot fi luate drept observații utile în realizarea unei prese militare de calitate și eficiente.

Ocazia realizării acestui „studiu de caz” mi-a fost oferită de prezența la Constanța în luna noiembrie a anului trecut a unei grupări navale britanice compusă din șase nave. Mai mulți comandanți, ofițeri și maistri militari au avut amabilitatea de a-mi răspunde la următoarea întrebare: Este necesară în marina britanică o revistă ca NAVY NEWS?

Căpitan-comandorul J.D. Murphie, comandantul grupării navale: „În mod cert, este o publicație utilă și

necesară.

Royal Navy o folosește pentru a transmite mesaje

propriilor oameni, iar aceștia, la rândul lor, află știri despre personalul din Marină, despre avansări în grad, mutări pe alte nave sau în alte structuri. În același timp află despre evenimentele curente din Royal Navy. O consider necesară și cred că va continua să existe și în viitor”.

Căpitan-comandorul D.C. Gegan, comandantul navei HMS HERALD (A-138): „Cred că, în primul rând, facilitează accesul la anumite informații de care sunt interesați cititorii.

Și când spun cititorii nu mă refer numai la cei angajați în

Royal Navy ci și la

civili, la familiile, la rezerviști.”

Pentru aceștia din urmă, dar

mai ales pentru cei

aflați în activitate,

revista oferă informații despre drepturile pe care le au, vechime, avansări, viață la bordul navelor. Sunt date care contribuie la o mai bună proiectare și avansare în cariera oricărui angajat al Marinei Regale, de unde și interesul față de această revistă”.

Locotenent-comandorul Chris Ashcroft, comandantul navei HMS PENZANCE: „Cel mai important lucru la NAVY NEWS îl constituie faptul că este independentă, astfel încât în paginile ei se regăsesc diferențele opiniei ale oamenilor din Marină. Apoi, creează o bună imagine Marinei Regale în rândurile opiniei publice și este folosită pentru că publică informații atât pentru personalul Marinei cât și pentru familiile acestora. Îmi place așa cum e și cred că e reprezentativă pentru ceea ce este Royal Navy astăzi. Concentrează într-o singură publicație informațiile despre Royal Navy, rezerva navală și alte asociații”.

Locotenentul Dave Page, nava HMS WALNEY: „Revista e foarte bună. Când citești în paginile ei despre oameni din Marină, cunoșcuți sau colegi, îi recunoști, ceea ce înseamnă că articolele reflectă realitatea. Oferă o bună informație asupra a ceea ce se întâmplă în Royal Navy, asupra vietii la bordul navelor. Cred că e cea mai bună revistă de armă, superioară celei a Aviației sau Armatei. Ar trebui să meargă înainte așa cum e”.

Comandorul Ian Pilling, comandantul navei SIR GERAINT (RFA L 3027): „NAVY NEWS ține legătura între marinari și familiile lor de acasă, îi informează despre ceea ce

Bogdan DINU

Continuare în pag. 26



Respirația spirituală a mării

Urmare din pag. 25

se întâmplă în marină și, din acest punct de vedere este foarte folositoare. Poate fi găsită oricând și oriunde în Anglia și este cumpărată de oricine este interesat, într-un fel sau altul, de marină. Nu cred că sunt cel mai în măsură să fac un comentariu asupra a ceea ce este bun sau rău în această revistă. În ceea ce ne privește pe noi, cei din Flota Regală Auxiliară, avem propriul nostru ziar, GUNLINE". (Este vorba de un ziar în patru pagini, cu patru apariții pe an, cu un tiraj de 2.600 de exemplare, dar care nu poate intra în categoria presă, fiind practic doar un buletin informativ specializat de interior, n.n.).

Lecotenent Gare, nava HMS QUORN: „Revista e bună, poate și pentru faptul că vezi ce se mai întâmplă cu celelalte nave, pe unde mai sunt în lume și adesea citești despre prietenii pe care îi ai pe alte nave. Ocazional și propria navă e prezentată în paginile revistei, ceea ce, trebuie să recunoașteți, e placut. Apoi, are informații despre o groază de lucruri, de la hobby-uri la competiții sportive. Articolele sunt destul de reale pentru că sunt realizate pe baza materialelor trimise de oamenii noștri de pe mare”.

Ian Olsen, maistru militar pe nava HMS WALNEY: „În revistă se scrie mai mult despre navele mari și mai puțin despre cele mici și despre ceea ce se întâmplă pe aceste nave. Sunt de părere că revista ar trebui să se focalizeze mai mult asupra a ceea ce Royal Navy ar trebui să îmbunătățească.”

Pentru o apreciere corectă a rezultatelor acestui „sondaj” sunt necesare, totuși, câteva precizări. În primul rând, este un sondaj de opinie incomplet. El a fost realizat pe marinarii ambarcați pe nave relativ mici (vânătoare de mine) și din flota auxiliară, nave considerate de unii „nereprezentative” și, din motive lesne de înțeles, nu a inclus și publicul cititor din Anglia. În al doilea rând trebuie să avem în vedere prudența cu care trebuie luate în considerare răspunsurile, unde sunt vizibile anumite şablonane, deși impresia mea personală este că opinioile exprimate au fost sincere.

În final se pot formula câteva concluzii și elemente demne de luat în seamă. NAVY NEWS este o publicație la nivel național, difuzată pe întreg teritoriul țării. Ea se adresează, în egală măsură, publicului militar și celui civil, prin acesta din urmă înțelegând nu numai familiile celor angajați în Royal Navy ci și pe cei care sunt interesați, într-un fel sau altul, de marină și al căror număr este considerabil. În al treilea rând, revista nu se difuzează gratuit. Aceasta este un aspect important deoarece faptul că cititorul plătește pentru a obține această revistă dovedește două lucruri: că obiectivele editorului au fost atinse și, în al doilea rând, credibilitatea publicației și satisfacția cititorului. Nimici nu va cumpăra ceva ce nu îl interesează.

Un alt aspect, menționat anterior, este „independența” revistei. Am pus cuvântul între ghilimele pentru că deși această independență este reală (nu există un control din partea Royal Navy – în sensul strict al cuvântului, ci poate doar autocontrolul decentei) unul dintre editori este totuși Royal Navy. Oricum, această libertate de expresie de care dispune – au fost publicate, de exemplu, scrisori ale unor marinari care cuprindea critici aspre, mergând de la numele prost alese ale unor nave până la modul în care este condusă Marina Regală – este tocmai cea care conferă credibilitatea publicației. Nu mai vorbesc acum de realitatea, actualitatea și utilitatea informațiilor, adică exact ceea ce cititorii așteaptă de la această publicație.

Am lăsat la urmă ceea ce eu am numit câștigul de imagine publică pentru Marina Regală. Dincolo de utilitatea revistei pentru propriul personal și familiile acestora, NAVY NEWS constituie mijlocul prin care Royal Navy își proiectează propria imagine în opinia publică din Marea Britanie. Si acest lucru nu este de neglijat pentru că deja trăim într-o lume în care imaginea tinde tot mai mult să se substituie realității.

REVISTE DE MARINĂ STRĂINE

JANE's NAVY INTERNATIONAL (ianuarie/februarie 2000) • Australia continuă strategia de modernizare a flotei militare • India achiziționează un portavion rusesc • Noile vânătoare de mine din clasa *Huon* • Submarinele și misiunile silentioase • Modernizarea corvetelor suedeze din clasa *Stockholm*. (C.S.)



BLAUE JUNGS (ianuarie 2000)

- Contribuția submarinelor în desfășurarea confruntărilor navale
- Militari germani în Kosovo
- Caracteristici tehnico-tactice ale dragoarelor de mine din clasa *Frankenthal*
- Strategii de apărare împotriva incendiilor
- Flota militară în anul 2000
- „Sachsen”: o nouă fregată din clasa 124 a fost lansată la apă în decembrie, la sănătorele Blohm & Voss din Hamburg
- Relațiile civili-militari în Bosnia-Herțegovina. (C.S.)

Semnal editorial



La Cercul Militar din Constanța a avut loc, recent, prezentarea volumului de poezie intitulat „Singurătatea nu-mi aparține”, purtând semnatura Mircea Lungu. Nume cunoscut în publicistica locală și centrală, Mircea Lungu – dealtel și un bun colaborator al revistei „MARINA ROMÂNĂ” – este un om al cărui destin s-ar defini pe două coordonate – marină din flota PETROMAR și publicist „cu vechi state de serviciu”, absolvent al Facultății de ziaristică București. Prezentul volum de versuri, apărut în editura „LEDA” din Constanța, care cuprinde o parte dintre poemele create de autor, este emanația unui spirit profund, al unui condei inspirat ce dezvăluie, în nobilă formă, dialogul creatorului cu timpul, cu oameni și locuri, cu eterna frumusețe a vieții. Este o carte ce adună între coperte gânduri și idei pe care cititorul de poezie – căruia i-o recomandăm cu căldură – le va descoperi cu placere.



Respirația spirituală a mării

DOR DE EMINESCU

Dorul de mamă, dorul de țară, dorul de Eminescu... Am conștientizat profund că ne este dor de Eminescu în copilărie, „Călin – file de poveste”, „Făt-Frumos din lacrimă”, în adolescență, „Sara pe deal”, „Atât de fragedă”, în tinerețe „Scrisori”, ori când, „Pe lângă ploppii fără soț”, „O, rămâl!”, „La steaua”... ne însoțește permanent în existența noastră efemeră, generație după generație, de mai bine de un veac.

La dorul scris cu dumnezeesc har de Grigore Vieru și cântat răscoltitor de prea grăbiții duși Ion și Doina Aldea-Teodorovici, am murmurat într-un ison, toți cei aflați în aula Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”, „Eminescu să ne judece”. Pornit să admire eminesciene treceri, căpitanul drd. Dorin Popescu, de la redacția radio-TV „Scutul Dobrogei”, ne-a captat cu perceptii ce nu cad în desuet și propuneri ce pot pune la îndemâna oricărui doritor versul în grafia-i seculară și care încă nu a văzut tiparul. Rămâne un îndemn superb pentru a realiza facsimile ce-și pot afla locul în luminoasa bibliotecă din Academie, unde cu pioșenie să ne ostoină dorul de Eminescu, tineri și bătrâni.

Cu bucurie a răspuns invitației noastre domnul Vasile Cojocaru, actor cunoscut al Dramaticului constănțean, el însuși născut într-o memorabilă zi de 15 ianuarie 1950. Domnul Cojocaru a venit însoțit de trei dintre studenții săi de la Universitatea „Ovidius”. Profesor și discipoli, ni l-au vorbit pe Eminescu prin versuri în care dorul de poet era patria, patriotismul și, la îndemnul lor, de ni s-ar fi cerut, am fi pus mâna pe arme: „Și abia plecă bătrânul, ce mai freamăt, ce mai zbucium...“ De la inimă la inimă, de la student la student aflați în același oraș, versuri în care marea devine rațiunea existențială iar dulcea pasăre a tinereții în zboru-i impetuos ne-a atins cu aripa într-o fugară mângâiere.

A fost un ceas de adâncă emoție, în care linisteala deplină, atenția maximă și aplauzele în ropote au răsplătit prestația de bună calitate a invitaților, publicul dovedind el însuși o calitate aparte.

Mariana PAVĂLOIU



MEREU TINERE INIMILE BĂTRÂNILOR MARINARI

Anii de școală ocupă în amintirile fiecărui dintre noi un loc aparte și, se pare, că o dată cu trecerea timpului, gradul de idealizare crește. Ne simțim atașați locurilor și celor ce aparțin acelor vremuri trecute. Răspunsurile prompte la apelul nostru muzeistic, primite de la marinari octo și nonagenari ne bucură, ne onorează și ne obligă.

Astăzi dorim să vă prezintăm pe domnul comandor (r) Nicolae Mujicicov, promovația Scolii Navale 1942, care a adus personal, de la București, mai multe lucrări valoroase, o parte din ceea ce domnia sa a selectat din propria-i bibliotecă. În același timp, domnul comandor a avut bunăvoița de a ne aduce o donație din partea domnului comandor (r) Nicolae Valasoglu, căruia sănătatea nu-i permite să se depleteze.

Domnul comandor (r) Mujicicov a tinut să ne precizeze că „Noi, cei care am mai rămas dintre bătrânilor foști elevi ai Scolii Navale, considerăm că avem datoria să contribuim cu ce mai posedăm la realizarea muzeului Academiei Navale „Mircea cel Bătrân“. Manualele și cărțile după care am învățat își au locul potrivit în expoziția dumneavoastră”. (M.P.)



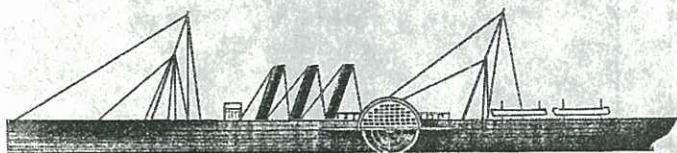
Enciclopedia navelor

NAVE PARTICIPANTE LA RÂZBOIUL DE SECESIUNE AMERICAN (1861-1865)

Atlanta

Tipul: cuirasat confederat (cazemată cuirasață pluitoare)
Deplasament: 1.022 tone
Dimensiuni: 62 m x 12,5 m x 4,7 m
Propulsie: o singură elice
Viteză maximă: 7 noduri
Armament principal: 2 tunuri calibrul 178 mm, 2 de calibrul 165 mm

În noiembrie 1861 spărgătorul de blocadă *Fingal* a sosit la Savannah cu o încărcătură considerabilă de materiale de război. Incapabil să mai plece ea a fost cumpărată de Marina de Război a Confederatiei în ianuarie 1862, transformată în cuirasat (cazemată cuirasață) și redenumită *Atlanta*. Reconstrucția a fost supervizată de J.A. Tift, care anterior construise un alt mare cuirasat pentru Confederatie. În iunie 1863, după o scurtă bătălie, *Atlanta* s-a pus pe uscat și s-a predat Uniunii.

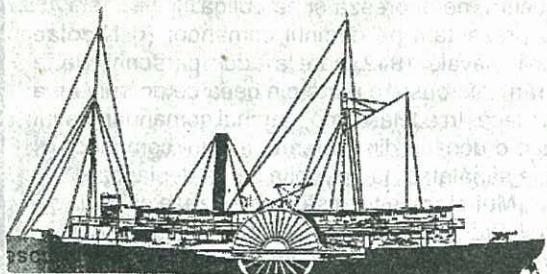


Flamingo a fost un spărgător de blocadă tipic pentru cele utilizate în timpul războiului civil american, totuși mai sofisticat și dintr-o perioadă mai târzie a conflictului. Corpul navei era lung și cu o înălțime redusă, iar cele două catarge aveau o velatură ușoară tocmai pentru a reduce silueta sa pe linia orizontului. Aceste nave construite special pentru spargerea blocadei erau de obicei realizate în Anglia și exploatare de echipaje britanice. Viteza era esențială – unele dintre ele atingeau chiar 18 noduri – ceea ce făceau din ele cele mai rapide nave din lume la vremea aceea. Erau construcții ușoare și mai multe dintre ele, construite în jurul anului 1864, aveau corpul din oțel pentru a reduce și mai mult greutatea. Multe dintre aceste nave au căzut victime blocadelor unioniste și altele au dispărut în timpul furtunilor sau din cauza vremii proaste.

Florida

Tipul: crucișător al Statelor Unite
Deplasament: 4.282 tone
Dimensiuni: 108 m x 13,8 m x 6 m
Propulsie: o singură elice, motoare cu acțiune orizontală
Armament principal: 10 tunuri calibrul 228 mm, 3 tunuri de 60 de livre

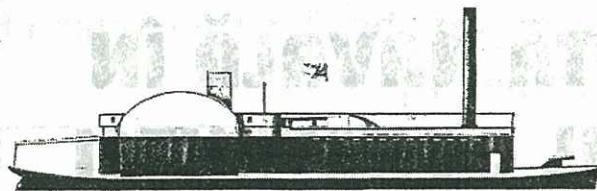
Florida, inițial *Wampanoag*, a fost una din cele cinci nave rapide ale unei clase de nave cu corp de lemn, care în 1863 au fost autorizate să acționeze ca nave corsar în cazul unui război cu Anglia, care părea iminent la acea dată.. A fost cea mai rapidă navă cu aburi din lume în 1868, dar a stârnit critici aspre din partea amiralului Porter și nu i s-a permis niciodată să-și ducă la înăpere această perspectivă. A fost vândută în 1885.



General Bragg

Tipul: canonieră confederată
Deplasament: 853 tone
Dimensiuni: 63,4 m x 10 m x 3,7 m
Propulsie: roți cu zbaturi laterale
Viteză maximă: 10 noduri
Armament principal: un tun ghintuit Parrott de 30 de livre, unul de 32 de livre, unul ghintuit de 12 livre.

General Bragg, fost *Mexico*, a fost rechiziționat de Ministerul de Război al Confederatiei la New Orleans în 1862 și transformat într-o canonieră cu provo întărită cu lemn de stejar gros de 102 mm și acoperit cu oțel gros de 25 mm, ceea ce a transformat-o într-un pînjen formidabil. A fost capturată de forțele unioniste în 1862.



General Stirling Price
Tipul: canonieră confederată
Deplasament: 643 tone
Dimensiuni: 55,5 m x 9,1 m x 2,8 m
Propulsie: roți cu zbuturi laterale



Viteză maximă: 12 noduri

Armament principal: un tun ghintuit de 32 de livre

Lansat: 1865

Nava cu aburi *Laurent Milaudon* a fost luată de către forțele confederate în 1862 și redenumită *General Stirling Price*. A fost capturată de forțele unioniste în același an și folosită în numeroase atacuri. A fost vândută în 1865.

Governor Moore

Tipul: canonieră confederată

Deplasament: 1234 tone

Dimensiuni: necunoscute

Propulsie: roți cu zbuturi

Viteză maximă: 8 noduri

Armament principal: 2 tunuri ghintuite de 32 de livre

Lansată: 1854

Data profilului: 1854

Fostă *Charles Morgan*, construită în New York, nava a fost confiscată la New Orleans în ianuarie 1862 și redenumită *Governor Moore* după guvernatorul statului Louisiana. S-a alăturat apoi noii formate Marine de Război a statului Louisiana, care mai târziu a fost absorbită în Marina de Război a Confederației. Nava a destășurat numeroase acțiuni împotriva forțelor unioniste. După ce a pătrinat cu succes cea mai rapidă canonieră unionistă, *Varuna* din New Orleans, *Governor Moore* s-a întors pentru a părăsi oponentul înfrânt când a fost bombardată de nava unionistă *Oneida*. *Governor Moore* s-a pus pe uscat și a fost distrusă de propriul echipaj.

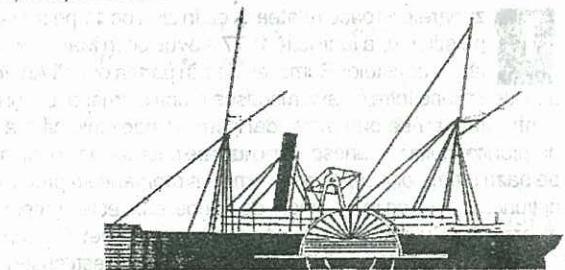


Armament principal: un tun de 228 mm, unul de 280 mm, unul de 32 de livre

Lansată: aprilie 1863

Data profilului: 1865

Missouri a fost ultima cazemată plutitoare confederată care a intrat în serviciu activ în timpul războiului de secesiune american. Construcția ei a început în decembrie 1862 și a fost terminată în septembrie anul următor pentru serviciu pe râurile care se mai aflau încă sub controlul Confederației. Nava avea o cazemată lungă de 40 de metri care adăpostea armamentul său mixt. Unica roată cu zbuturi cu diametrul de 6,7 metri era situată în partea din spate a cazematei care era acoperită cu o placă de fier cu grosimea de 114 mm construită din şine de cale ferată la un unghi care evita tăierea acestora. Cuirasa era formată din două straturi și se prelungea 1,8 metri sub linia de plutire. *Missouri* a servit ca transportor de trupe și puiitor de mine până când s-a predat forțelor unioniste în iunie 1865, cu aproape două luni după capitularea oficială a Confederației.



Missouri

Tipul: canonieră confederată

Deplasament: necunoscut

Dimensiuni: 55,7 m x 17 m x 2,6 m

Propulsie: o singură roată cu zbuturi

Viteză maximă: 6 noduri

Pioneer

Tipul: submarin confederat

Deplasament: 4 tone

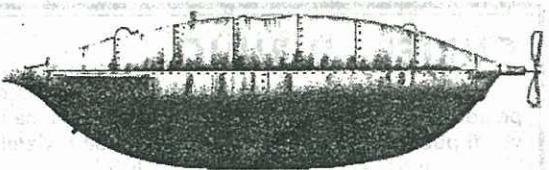
Dimensiuni: 10,3 m x 1,2 m x 1,2 m

Propulsie: o singură elice, forță brațelor

Viteză maximă: necunoscută

Armament principal: o singură torpilă cu școndru

Lansat: februarie 1862



În timpul războiului civil american ambele părți au făcut experimente cu submarine dar Confederația a fost în mod special interesată în dezvoltarea oricărui proiect care ar fi permis spargerea blocadei maritime impusă de către Uniune. Acest submersibil timpuriu a fost un exemplu tipic pentru aceste eforturi și a fost singurul submarin pirat care a fost construit vreodată. Construcția a început la sfârșitul anului 1861 la chantierul guvernului New Basin din New Orleans deși materialele erau furnizate de Leeds Foundry. Avea un corp de formă ovală care semăna cu forma celor care vor veni după el. Era operat de un echipaj format din 3 oameni, doi dintre acești lucrând la sistemul de propulsie manuală care acționa singura elice externă. Singurul său armament consta într-o torpilă de școndru, un arbore lung cu exploziv la capăt care trebuia să pinteneze partea laterală a navei înțintă. Aceasta era un proces primejdios, după cum a fost dovedit mai târziu de submarinul *H.L. Hunley*, atunci când în aceeași explozie a scufundat atât nava unionistă *USS Housatonic* cât și pe sine însuși. În martie 1862 *Pioneer* a primit o Scrisoare de Marcă care îi conferea dreptul de a scufunda nave de război unioniste. În acest caz căpitanul și echipajul ar fi primit o recompensă de 20% din valoarea estimată a victimelor lor. Din întâmplare, ei nu a intrat niciodată în acțiune. Înainte ca submarinul să poată fi folosit, New Orleans a căzut în mâinile Uniunii și *Pioneer* a fost scufundat într-un golf pentru a preveni capturarea acestuia. A fost ridicat la suprafață 16 ani mai târziu și abandonat pe malul râului. În 1952 a fost mutat la Muzeul Statului Louisiana.

Comandor (r) **Francisc HOSCIUC**

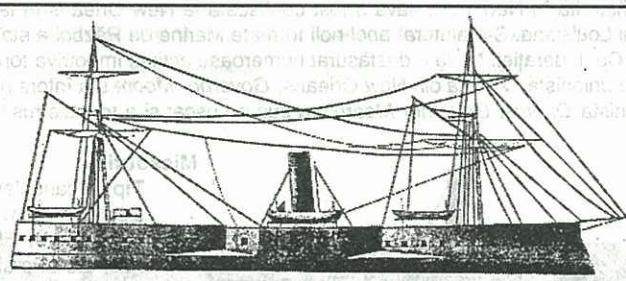


O LUPTĂ NAVALĂ ÎN LARGUL CONSTANȚEI ÎN 1877

Izvoarele istorice relatează că în ziua de 11 pe stil vechi (23 pe stil nou) a lunii iulie 1877 a avut loc în Marea Neagră, în largul coastelor Rumeliei (deci în partea opusă Anatoliei) un duel de artilerie între o navă rusească și una otomană. Locul exact al confruntării nu se cunoaște, dar pare neîndoilenic că s-a aflat în dreptul litoralului românesc. Într-o lucrare publicată la Londra în 1994, pe baza ultimelor cercetări din arhivele otomane se precizează că acțiunea a avut loc în apropiere de Sünne, care este numele turcesc al orașului Sulina (Bernd Langensiepen, Ahmet Güleyüz, *The Ottoman Steam Navy 1828-1923*). Sursele rusești susțin însă că este vorba de Küstence, deci Constanța (*Russkoe voenno-morskoe iskusstvo*, Moscova, 1951). Istoricii navalni români oscilează și ei între aceste două informații: M. Drăghicescu dă un punct situat la 85 de mile față de Constanța (fără a se preciza direcția), ceea ce practic poate să ne apropie de Sulina (*Istoricul principalelor puncte pe Dunăre*, București, 1943, p.451), în timp ce Valentin Ciorbea reduce această distanță la 35 de mile față de Constanța (*Portul Constanța de la antichitate la mileniul III*, p.81).

Nava rusească este fără discuție vaporul comercial înarmat „Vesta”, adversarul său fiind o corvetă cuirasată numită „Asar-i-Şevket” după H.W. Wilson (*Battleships in action*, Londra, 1995, p.64) sau „Feth-i-Bülend” (deplasament 2762 tone, dimensiuni 72 m x 11.9 m x 5,2 m), armamentul său format din patru tunuri „Armstrong” calibrul 222 mm cu încărcare pe la gura tunului era net superior celui de pe „Vesta” constând din obuziere (mortiere) de 152 mm și tunuri de calibrul mic

(conform lucrării *The Encyclopedia of the Ships. The history and specifications of over 1200 ships*, General editor Chris Marshall, Blitz Editions, Leicester, Anglia, 1996, datele apar puțin modificate. Astfel este vorba de Feth-i-Bülend, clasificat drept cuirasat sau navă de linie (battleship) turcesc, cu dimensiunile și deplasamentul aproximativ egale cu cele menționate, viteza maximă de 13 noduri, calibrul tunurilor fiind însă de 228 de mm, iar cuirasa avea grosimea de 152-228 mm în zona liniei de putire. Nava avea un corp de fier, fiind de tipul navă cu o baterie centrală, construită la Blackwall în Londra. A fost lansată la apă în 1868 și terminată în 1872. A fost reconstruită între 1903 și 1907. În 1912 a fost scufundată de vedeta torpiloare grecească No. 11 – vezi **MARINA ROMÂNĂ**, nr. 63 (5/1999), p. 29-30, n.r.).



Cuirasatul Feth-i-Bülend

CURIER JURIDIC

Inaugurăm această rubrică nutrind speranța că ea va deveni utilă. Cititorii ne pot semnala, pe adresa redacției, problemele de natură juridică pe care le au. Răspunsurile și sfaturile avizate vor fi publicate în numerele următoare ale revistei.

DECIZIA DE IMPUTAȚIE CĂI DE ATAC

Am auzit prea des pe hohurile tribunalului exclamări de genul „Mori cu dreptatea în mâna!” sau „N-am greșit cu nimic și totuși plătesc!” Cauza este de cele mai multe ori necunoașterea legii. Atunci, firesc, suporții consecințele neștiinței pentru că necunoașterea legii nu te apără de răspundere. Dar atunci când nu cunoști modul în care te poți apăra, pierzi într-adevăr „cu dreptatea în mâna”. Pornind de la aceste considerente, am concluzionat că este necesar, să clarificăm, într-o rubrică juridică, problemele cu care ne lovim, atât cadrele militare cât și salariații civili, în desfășurarea activității noastre.

Pentru o primă abordare a acestor probleme, considerăm că o instituție importantă a dreptului este răspunderea juridică și, în spate, răspunderea materială.

Răspunderea materială a militarilor este reglementată printr-o legislație specială: Ordonația Guvernului 121/1998 și Instrucțiunile de aplicare nr. M 5 din 22.01.1999.

Conform cu art. 2: „Răspunderea materială este angajată pentru pagubele în legătură cu formarea, administrarea și gestionarea resurselor financiare și materiale provocate de militari, din vina acestora și în legătură cu îndeplinirea serviciului militar sau a atribuțiilor de serviciu.” (se aplică și salariaților civili). Art. 25 reglementează modalitatea de obligare la plată a despăgubirilor, prin decizie de imputație emisă de comandantul sau șeful unității a cărei comisie a efectuat cercetarea administrativă.





CLASA DE CUIRASATE „NEVADA”



Construite după un program demarat în 1911, navele de luptă cu numerele 36 și 37 au fost numite „Nevada” și „Oklahoma”. La această clasă de nave au fost introduse câte 3 tunuri în fiecare turelă inferioară, față de celelalte turele cu mare putere de foc, care aveau numai câte 2 tunuri. „Oklahoma” a fost prima navă, lansată pe 23 martie 1914, însă a fost avariată de un incendiu, în iulie 1915, după terminarea probelor, astfel încât a fost armată abia pe 2 mai 1916. „Nevada” a fost lansată pe 11 iulie 1914 și a fost complet echipată pe 11 martie 1916.

În general, a fost urmată linia proiectelor anterioare de cirasate americane, cu toate turelele pe axa principală a navei dar, în acest caz, cu un singur coș. Aveau deplasamentul de 27.500 tone, 12 cazane, propulsate de 2 elice și dezvoltau o viteză de 20,5 Nod. Au fost primele nave de luptă americane care ardeau păcură drept combustibil, ceea ce a dus la o substanțială economie de spațiu pentru instalațiile tehnice de propulsie.

Armamentul principal era compus din tunuri de 14 inch (355,6 mm), dispuse în două turele triple și două duble precum și din bateriile secundare cu 21 tunuri de 5 inch (127 mm), în turele

de-a lungului suprastructurii. Tot în premieră s-a aplicat la această generație de nave cirasate principiul protecției „totale sau deloc”. Suprafața protejată de blindaj s-a limitat doar la zonele vitale, unde grosimea blindajului ajungea până la 18 inch (457,2 mm).

Ambele nave au fost incorporate în flota Atlanticului. În august 1918, împreună cu „Utah” asigurau protecția convoaielor din Atlantic împotriva incursiunilor unităților navale germane. După război, între 1927-1929, au fost modernizate și reconfigurate. Au fost înlocuite cazanele vechi, iar mașinile de pe „Nevada” au fost înlocuite cu turbine propulsoare Parsons. Au fost schimbate tuburile lanșoripilă și au fost construite catapulte la pupa, pentru hidroavioane precum și macarale pentru acestea.

În 1936, cu ocazia unui marș de instrucție în Europa, „Oklahoma” a participat la evacuarea cetățenilor americanii și a altor civili din portul Bilbao, la izbucnirea războiului civil din Spania.

În decembrie 1941 navele se aflau la Pearl Harbour, fiind lovite de atacul japonez. Pentru „Oklahoma” acesta va fi fatal, astfel încât în septembrie 1944 va fi dezarmată, iar în decembrie 1946 va fi tăiată.

„Nevada” va avea o soartă mai bună și în urma atacului va fi reparată și modernizată. Datorită puterii mari de foc, a participat la debarcările din Normandia, Iwo Jima și Okinawa unde, pe 27 martie 1945, a fost lovită de un kamikaze. După 30 de ani de activitate, va folosi ca navă-tintă pentru testarea bombei atomice din atolul Bikini, în august 1946. Rezistând și acestui test, a fost scufundată pe 31 iulie 1948, fiind navă-tintă pentru alte exerciții.

Dumitru POPA
Tălmaciul-SIBIU



modalitățile de apărare a personalului angrenat în asemenea conjuncturi, vom explica doar căile de atac de care pot uza persoanele care se consideră nedreptățite de luarea unor asemenea măsuri împotriva lor.

Căile de atac împotriva deciziei de imputație sunt: contestația, plângerea, și revizuirea hotărârii.

Contestația se face în termen de 30 de zile de la data comunicării sub semnătură a deciziei de imputație, la unitatea care are în evidență debitul, și va fi soluționată de comandantul sau șeful comisiei care a emis decizia, sau a cărei comisie a efectuat cercetarea administrativă. Hotărârea asupra contestației se va pronunța în termen de 30 de zile de la data înregistrării acesteia. Împotriva acestei hotărâri se poate face plângere, care este următoarea căile de atac.

Plângerea se face în termen de 15 zile de la data comunicării hotărârii și se depune la unitatea care are în evidență debitul. Aceasta este obligată ca în termen de 5 zile de la depunere, să înainteze plângerea Comisiei de Jurisdicție a Imputațiilor, care o va rezolva în termen de 60 de zile de la data înregistrării. Hotărârea Comisiei de Jurisdicție a Imputațiilor se consideră definitivă și se comunică în termen de 15 zile persoanei în cauză.

Revizuirea hotărârilor definitive se poate face de organul care le-a pronunțat la cererea militarilor interesați și în condițiile în care au fost descoperite fapte ori acte noi care nu au putut fi prezentate până la data soluționării cauzei. Cererea de revizuire se face în termen de 30 de zile de la data când persoanele interesate au cunoscut actele sau faptele care constituie motivul revizuirii. Hotărârea asupra revizuirii se pronunță în termen de 30 de zile de la data înregistrării și se comunică în 15 zile unității care are în evidență debitul și celor în cauză.

După epuizarea acestor căile de atac, persoanele nemulțumite de soluția dată se pot adresa instanțelor judecătorești competente pentru soluționare. Deoarece răspunderea materială a militarilor este reglementată distinct, nerespectarea acestei proceduri și supunerea cauzei spre rezolvare direct instanțelor judecătorești duce la respingerea acesteia.

Consilier juridic Anca HUCHIU

