



MARINA ROMÂNĂ

REVISTĂ EDITATĂ DE MARINA MILITARĂ
NR. 72 (SEPTEMBRIE-OCTOMBRIE 2000)



16 VIVAT ACADEMIA (RE)UNIFICAREA ÎNVĂȚĂMÂNTULUI SUPERIOR DE MARINĂ DILEMĂ ÎNTRE EFICIENȚA SOCIALĂ ȘI INTERESELE FINANCIARE

Anul acesta, Ministerul Apărării Naționale a inițiat, de comun acord cu Ministerul Educației Naționale, un proiect de hotărâre de guvern privind reorganizarea Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”, având la bază concepția modernă referitoare la înființarea consorțiilor de învățământ superior în aceeași specializare sau în specializări apropiate.

8 Repere pe harta aplicațiilor

- Black Sea Partnership 2000
- Vis de toamnă
- Forța 2000

14 Oamenii bătrânului fluviu

19 Un român printre germani

22 Respirația spirituală a mării

- Note de lector
- Mereu sensibile și generoase inimile bătrânilor marinari

25 Spațiul maritim de interes strategic militar al României



26 FLOTELE STRĂINE PE RADAR

- Războiul rece continuă pe mare
- China cumpără portavioane „en gros”
- Un elicopter Sea King amerizează forțat în Pacific
- Portavionul Foch ar putea arbora pavilionul brazilian

INTERVIURI



**3 Contraamiral
Petre Cioromele,**
comandantul
Flotilei Fluviale



**4 Căpitan-comandor
Ion Custură,**
Președintele Ligii
Ofițerilor din Marina
Militară



**12 Căpitan-comandor
Nicolae Ochiană,**
comandantul
Gărzii de Coastă



**20 Locotenent-colonel
Dorin Zamfir,**
comandantul
Colegiului Militar Liceal
„Dimitrie Cantemir”

28 Tragedia submarinului Kursk

30 Arheologie submarină

Cum arăta portul Tomis în epoca romană?

31 Magazin



Flotila Fluvială a României 140 de ani de existență



La 22 octombrie 2000 Flotila de Dunăre aniversază 140 de ani de când domnitorul Unirii Alexandru Ioan Cuza a semnat decretul de înființare a acestei structuri militare, document care a însemnat totodată și Actul de Naștere al Marinei Române a Statului Român Modern. Începând cu această dată noul stat român rezultat după Unirea Principatelor (24 ianuarie 1859) dispunea **de jure și de facto** de o forță navală care să-i apere interesele pe apă.

Pentru a afla amănunte despre starea actuală și misiunile Forțelor Fluviale în anul 2000 ne-am adresat domnului contraamiral Petre Cioromele, comandantul Flotilei Fluviale a României.

- Domnule contraamiral, care este structura Flotilei Fluviale și principalele misiuni ale acesteia astăzi, în anul 2000?

- Flotila Fluvială este o mare unitate destinată ducerii acțiunilor militare în zona fluvială care cuprinde fluviul Dunărea, Delta și Complexul lagunar. Ea are în componență unități de nave purtătoare de artilerie - monitoare și vedete blindate -, nave dragoare și de siguranță, unități și formațiuni de asigurare.

În funcție de zona în care acționează, Forțele Fluviale pot duce lupta independent sau în cooperare cu trupe de uscat, navele maritime sau aviația.

Flotilei Fluviale îi revin ca misiuni principale: asigurarea libertății de navigație pe fluviu, supravegherea și controlul traficului fluvial; apărarea obiectivelor economice din zonă; interzicerea debarcărilor și sprijinul trupelor de uscat de-a lungul fluviului.

- Știm cu toții că traversăm o perioadă mai puțin fastă în privința resurselor financiare și totuși Planul pregătirii pentru luptă trebuie îndeplinit. Care au fost principalele activități desfășurate în acest an?

- Au fost îmbinate formele de pregătire individuală cu cele de grup ale ofițerilor (seminarii de profil, convocări de specialitate, instruirii metodice), o atenție deosebită fiind acordată organizării și desfășurării activităților de



comandament - aplicații pe hartă, antrenamente de stat major, rezolvarea unor situații tactice, exerciții de specialitate.

S-au executat trageri de luptă cu artileria navală pe timpul ieșirilor unităților de nave pe fluviu și trageri cu armamentul de infanterie din dotare în poligoanele de garnizoană, cu toate categoriile de personal.

Comandor dr. Ioan DAMASCHIN

Continuare în pag. 5



FLOTILA FLUVIALĂ

Trepte în timp

ÎNCEPUTURILE ORGANIZĂRII MARINEI ROMÂNE MODERNE

Slăbirea dominației otomane asupra Țărilor Române, începând cu a doua jumătate a secolului al XVIII-lea și prima jumătate a secolului al XIX-lea, a creat premisele formării unei marine naționale la Dunăre. Regulamentele Organice adoptate în urma războiului ruso-turc, încheiat cu pacea de la Adrianopol, în anul 1829, prevedeau ca paza granițelor Principatelor Române pe apă și poliția portuară să fie executate cu nave de tip caic, încadrate de marinari localnici.

1833. Au fost construite 12 caice pentru supravegherea și paza Dunării în Muntenia și 8 caice pentru Moldova.

1843 (octombrie). Atelierele navale din Galați au încheiat construcția unei goelete denumită „EMMA”. Ulterior au fost construite, tot aici, alte două nave, denumite „ȘTEFAN CEL MARE” și „GALAȚI”.

1845. Flotila de Dunăre a Munteniei a fost dotată cu încă trei șalupe canoniere achiziționate din Austria, iar cea a Moldovei tot cu trei șalupe-canoniere: „NATALIA”, „ANA” și „MOLDOVA”, care au asigurat paza și supravegherea fluvială a celor două râuri, Prutul și Siretul.

Asigurarea circulației libere pe Dunăre a constituit obiectivul fundamental al flotilelor militare ale celor două Principate până la unirea acestora.

Aprobând cele cuprinse în raportul Ministrului Nostru secretar de stat la Ministerul de Resbel cu No 3597, am decretat și decretăm:

Art. I. Flotilele după întregul curs al Dunărei în viitor vor forma un singur corp.

Art. II. Colonelul Steriade se întărește în postul de comandant superior al întregului corp și D-1 Căpitan Petrescu ajutor al său.

Art. III. Și cel din urmă: Ministrul Nostru secretar de stat la Ministerul de Resbel va executa ordonanța de față

174 ALEXANDRU IOAN

Ministru de Resbel.
Generalul Florescu



1859. După Unirea Principatelor (24 ianuarie), domnitorul ales, Alexandru Ioan Cuza, a acordat o atenție deosebită întăririi legăturilor comerciale pe apă cu alte state, asigurării libertății de navigație pe Dunăre, dezvoltării flotei militare și civile.

1860 (22 octombrie). Prin Înaltul Ordin de Zi nr. 174 cele două flotile de Dunăre se unesc sub denumirea de Corpul Flotilei cu baza la Ismail. Astfel s-au pus bazele primei flote militare a statului român modern, compusă din șase șalupe canoniere, dispuse în porturile: Chilia, Ismail, Galați, Brăila, Giurgiu și Calafat. Șalupele canoniere, construite încă din anul 1845, au fost reparate și modernizate.

1864 (2 august). La Giurgiu a avut loc ceremonia de ridicare a pavilionului la prima navă militară propulsată cu aburi, botezată „ROMÂNIA”, navă achiziționată de la un antreprenor particular și apoi modernizată la Șantierul „Mayer”, din Lintz.

1865. Efectivele marinei se cifrau la 15 ofițeri, un medic, 23 de funcționari civili de diferite specialități, 370 militari, trupă și subofițeri.

1872 (17 noiembrie). S-a înființat la Galați prima Școală de Marină națională, cu durata de 2 ani.

1873. Intră în înzestrare o nouă canonieră construită la Toulon (Franța), botezată „FULGERUL”.

1875. Intră în înzestrare șalupe „RÂNDUNICA”, o navă zveltă și rapidă, amenajată pentru a fi armată cu torpilă de școndru.

FLOTILA DE DUNĂRE ÎN RĂZBOIUL PENTRU INDEPENDENȚĂ

Flotila Română de Dunăre dispunea, în ajunul războiului (1877), de patru nave de luptă: „ROMÂNIA”, yachtul „ȘTEFAN CEL MARE”, canoniера „FULGERUL”, șalupe torpiloare „RÂNDUNICA” și mai multe nave auxiliare (șleपुरi), încadrate cu un efectiv de 286 de oameni, dintre care 20 ofițeri, 20 civili și 246 marinari. Navele au fost puse la dispoziția Flotei Rusești, iar echipajele au încadrat artileria de pe malul fluviului în zona Calafat - Vidin.

1877 (21 aprilie). Au început luptele propriu-zise între trupele otomane și cele române pe linia fluviului, când inamicul a bombardat cu artileria de la bordul navelor localitățile Reni, Galați, Brăila, Oltenița, Bechet, Cetățuia și Călărași, provocând nenumărate victime și pagube materiale.

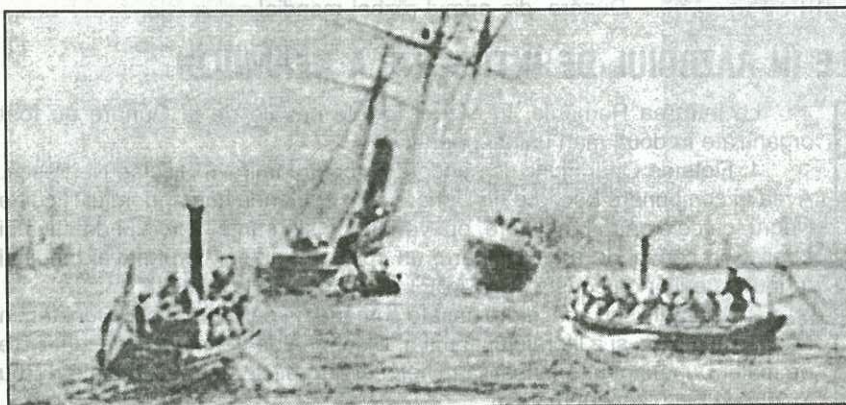
26 aprilie/8 mai. S-a angajat un adevărat duel de artilerie în zona Calafat - Vidin. După primele șase lovituri trase de pe navele turcești asupra Calafatului, bateriile noastre fixe au răspuns provocării. **Marinarii au fost astfel primii ostași ai țării care au intrat în focul luptei pentru realizarea marelui ideal al Independenței.**

Noaptea de 13/14 mai. O grupare de nave turcești ancorate pe brațul Măcin a fost atacată prin surprindere de o formație de 4 șalupe torpiloare, condusă de nava românească „RÂNDUNICA”. Apropiindu-se la 60 de metri de navele turcești, sub ploaia de gloanțe a marinarilor turci, „RÂNDUNICA” a atacat cu torpila de școndru cea mai mare navă din formația turcească, monitorul „SEYFI” pe care l-a scufundat. Șalupe românească încadrată de un foc intens

140 DE ANI DE EXISTENȚĂ

este avariata, cu mecanicul grav rănit, dar va fi scoasă de sub tirul inamic și salvată grație prezenței de spirit și energiei maiorului Ion Murgescu care a luat personal comanda la mașini. Maiorului Murgescu i-a fost conferit de către țarul Rusiei ordinul „Sf. Vladimir” cu spadă, iar de către Carol I, ordinul „Steaua României”. Astfel se înregistrează în premieră mondială **primul atac cu torpila, încununat cu succes**, din istoria confruntărilor navale.

1877 (vara). Cele patru nave românești participă la construirea podului de pontoane de la Ghecet și asigurarea trecerii fluviului de către trupele ruse la Reni, Galați, Brăila.



Marina Română a avut de îndeplinit și alte misiuni legate de trecerea Dunării de către Armata Română: podurile de la Siliștioara și Turnu Măgurele; instalarea barajului de torpile de la Nedeia; scufundarea (7 noiembrie) a temutului monitor cuirasat otoman „PODGORICE” și a navei „SOCRATE”.

1878 (23 ianuarie). S-a încetat focul și s-a încheiat armistițiul.

Acțiunile forțelor navale române în Războiul de neam au contribuit direct la înfrângerea adversarului sprijinind nemijlocit efortul ofensiv al marilor unități terestre.

FLOTILA DE DUNĂRE ÎNTRE ANII 1878-1914

Sunt întreprinse primele măsuri pentru achiziționarea de nave de luptă, astfel: canoniera „GRIVITA” (constituită la Triest), șalupele grănicerești „GRIGORE CANTACUZINO”, „GÂNDACUL”, „SANTINELA”, „POTERAȘUL”, „VEGHETORUL”, „PANDURUL” și „GĂNICERUL” (construite la Londra între anii 1882-1884), torpilor de baraj „ALEXANDRU CEL BUN” și torpiloarele „ȘOIMUL” și „VULTURUL”.

1886 (9 iunie). Este promulgată „Legea pentru organizarea flotei și a serviciului porturilor” prin care se stabileau atribuțiile Flotei, organizarea administrației acesteia, ierarhia gradelor, recrutarea candidaților pentru școlile marinei și a militarilor în termen, instrucția în școlile marinei (Școala Flotei - 1872 și Școala copiilor de marină - 1881, care funcționau la Galați, unde era sediul Comandamentului Flotei).

1888. Intră în dotare noi nave: canonierele „BISTRITA”, „SIRETUL” și „OLTUL” (25 august) - construite la Londra, torpiloarele „SBORUL”, „SMEUL” și „NĂLUCA” (6 octombrie) - construite la Le Havre, Franța.

1894. Se încheie al doilea program de dotare a Marinei Militare prin intrarea în serviciu a șalupelor torpiloare „TROTUȘUL”, „VEDEA”, „TELEORMAN” și „ARGESUL”, vaporasul „PRUT” (construit în Germania).

1896 (26 februarie). Prin Înaltul Decret Regal Nr. 1093 se hotărăște organizarea Flotei Regale în două mari unități navale: „Diviziunea de Mare” și „Diviziunea de Dunăre”.

1898 (28 mai). Prin „Legea pentru organizarea Marinei Militare” se stabilea că „Marina se compune din două divizii: Divizia de Dunăre, cu reședința la Galați și Divizia de Mare, cu reședința la Constanța”. Această lege va stabili pentru prima dată denumirea gradelor specifice pentru marină.

Urmare din pag. 3

Pregătirea comandamentelor, comenzilor de unități și echipajelor a fost consolidată și prin pregătiri de comandament, verificări la sfârșitul etapelor de instrucție, controale tematice, antrenamente. Din păcate activitățile desfășurate nu au fost suficiente, în special cele legate de ieșirile navelor pe fluviu. Aș da doar un simplu exemplu: din numărul total de zile/navă planificate, datorită combustibililor alocați s-a executat ceva mai mult de un sfert. Consider concludent răspunsul la întrebarea dumneavoastră.

- După anul 1994 când a fost semnat documentul-cadru privind Parteneriatul pentru Pace și Forțele Fluviale au desfășurat activități în cadrul acestui program. Care au fost principalele activități?

- Forțele Flotei Fluviale au participat la trei exerciții „P.F.P.”, „DUNĂREA '95”, „DUNĂREA '97” și „BLUE DANUBE 2000”. Celelalte activități au constat, în special, în vizite de informare din care aș aminti: două vizite ale unor delegații militare ale S.U.A. la Flotila Fluvială, în scopul evaluării nivelului pregătirii pentru luptă; trei vizite ale delegațiilor militare maghiare la Flotila Fluvială; două vizite ale delegațiilor militare constituite din ofițeri ai Flotei Fluviale în Ungaria și două vizite în S.U.A. la „CORPUS CHRISTI”, pe linie de dragaj; o vizită în S.U.A. a ofițerilor din Flotila Fluvială, având ca obiectiv cunoașterea echipamentelor electronice de comunicații și a procedurilor radio de comandă și control; vizita unei delegații militare din Austria, privind cunoașterea Flotei Fluviale și modul de executare a pregătirii pentru luptă; prezentarea unor exerciții demonstrative de către navele purtătoare de artilerie și de către infanteria marină, unor personalități din conducerea statelor membre NATO; participarea ofițerilor din Flotila Fluvială la un simpozion organizat de Cercul Militar Național dedicat celor cinci ani de cooperare în cadrul Programului P.F.P.

- Care sunt perspectivele Flotei Fluviale?

- În cadrul Flotei Fluviale a fost restructurat Comandamentul acestei mari unități și au fost desființate două unități de nave care aveau tehnica depășită moral și fizic; Divizionul 61 vedete dragoare a fost redislocat la Galați, prin aceasta reducându-se controlul pe Dunărea de Sus.

Ar fi necesar ca în viitor să fie reparate capital actualele nave (vedetele blindate și vedetele dragoare) precum și construirea unor nave de luptă specifice pentru fluviu: manevrabilitate și viteză mare de deplasare, putere de foc, deplasament și pescaj mic.

De asemenea, este imperios necesară alocarea de fonduri care să ne permită executarea marșurilor de instrucție pe întreg sectorul românesc al Dunării. ■

Continuare în pag. 6



FLOTILA FLUVIALĂ

Urmare din pag. 5

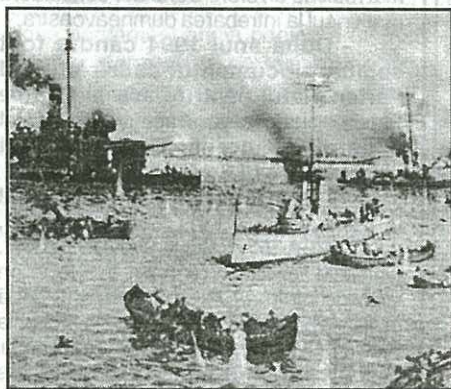
1906-1907. Sunt luate măsuri pentru modernizarea Flotei Fluviale. Astfel sunt comandate patru monitoare cuirasate Șantierului Naval din Triest (Austro-Ungaria) precum și opt vedete fluviale Șantierului Naval „THAMES IRON WORKS” din Londra (Anglia).

1907 (17 septembrie). Are loc botezul monitoarelor și al vedetelor fluviale de siguranță. Monitoarele au primit numele unor cunoscuți oameni politici români:

„MIHAILE KOGĂLNICEANU”, „LASCĂR CATARGIU”, „ALEXANDRU LAHOVARI” și „ION C. BRĂTIANU”, iar vedetele, numele unor eroi ai războiului de independență: „MAIOR CONSTANTIN ENE”, „CĂPITAN NICOLAE LASCĂR BOGDAN”, „CĂPITAN MIHAIL ROMANO”, „MAIOR DIMITRIE GIURĂSCU”, „MAIOR GHEORGHE ȘONȚU”, „MAIOR NICOLAE GRIGORE IOAN”, „LOCOTENENT DIMITRIE CĂLINESCU” și „CĂPITAN VALTER MĂRĂCINEANU”.

Ele au constituit principala forță navală a Diviziei de Dunăre, din primul război mondial.

FORȚELE FLUVIALE ÎN RĂZBOIUL DE ÎNTREGIRE A NEAMULUI



La intrarea României în război forțele navale de la Dunăre au fost organizate în două mari unități operative:

1. Flota de Operațiuni, comandată de contraamiralul Nicolae Negrescu. Avea în componență Escadra de Dunăre, sub comanda comandorului Nicolae Negru, cu cele patru monitoare, opt vedete de siguranță, serviciul de mine și torpile; un convoi de aprovizionare; un spital mobil; șantierul naval mobil și grupul bateriilor de coastă „ELISABETA”, amplasate la Oltenița.

2. Apărările sub apă, mare unitate comandată de comandorul Constantin Niculescu-Rizea, și a litoralului maritim. Dispunea de trei nave și de stații fixe pe malul Dunării pentru lansarea minelor și a torpilelor între Oltenița și Turnu Măgurele și la litoralul maritim.

1916 (14 august). Când România a declarat război Austro-Ungariei, Flota de Operațiuni pe Dunăre avea comandamentul în portul Turtucaia, pe nava „PRINCIPELE CAROL I”. Șalupele „RÂNDUNICA”, „BUJORESCU” și

„CĂTINA” au atacat cu torpile automobile monitoarele austro-ungare ancorate în fața portului Rusciuc (Ruse), realizând surprinderea totală. Astfel este forțată refugiarea flotei inamice la adăpostul ostrovului Persina.

18-24 august. Flotila ia parte la luptele de la Turtucaia, sprijinind flancul drept al trupelor române și apărând capul de pod, ocupat de Divizia a 17-a Infanterie, de un eventual atac al flotei austro-ungare. În același timp navele auxiliare au efectuat transporturi de trupe și răniți.

Flota română a slăbit puternic forța de lovire a Armatei 3 Bulgare executând dese atacuri din marș în spatele frontului.

8 septembrie. Toată Escadra română trece într-un continuu duel prin localitatea Mârleanu până aproape de Oltina, unde constată instalarea unor baterii inamice. Monitoare „CATARGIU” și „LAHOVARY”, vedetele „CĂPITAN NICOLAE LASCĂR BOGDAN” și „MAIOR D. GIURESCU” au executat un marș pe brațul Borcea, la Călărași, pentru a concura la oprirea unei treceri a inamicului pe malul stâng.

7 octombrie. Întreaga flotilă se retrage la Hinog, reluând ofensiva pentru ocuparea pozițiilor de la Cetatea.

12 octombrie. Flota contribuie la aruncarea în aer a podului de la Fetești pentru a împiedica trecerea trupelor inamice care ocupaseră orașul Cernavodă. Monitoarele au participat și la luptele din apropierea localității Hârșova.

26 noiembrie. După evenimentele militare din toamna anului 1916, încheiate cu căderea capitalei, întreaga flotă ancorează la Piușu Pietri.

11 decembrie. Se primește ordinul de retragere la Sulina. Acțiuni de hărțuire au continuat pe tot parcursul anului 1917. Pe durata războiului au căzut la datorie 17 ofițeri, 12 maiștri și subofițeri, 1 elev sergent, 66 de gradați și 274 marinari.

FORȚELE FLUVIALE ÎN CEL DE-AL DOILEA RĂZBOI MONDIAL

Primele acțiuni de luptă au fost duse în perioada **28-30 iunie 1940** când Forțele Fluviale au participat la retragerea trupelor române din sudul Basarabiei în urma Ultimatumului sovietic. Ulterior, până în iunie 1941 au respins tentativele de ocupare de către sovietici de noi teritorii în Delta.

La **22 iunie 1941** Divizia de Dunăre era compusă din două grupări: Forța Navală Fluvială la Galați cu cinci monitoare și două vedete, comandată de comandorul Petre Vasile și Gruparea tactică Tulcea compusă din două monitoare, două vedete de siguranță și două vedete blindate, comandată de comandorul Paul Zlatian. Misiunile primite de Forțele Fluviale erau de a distruge și captura forțele fluviale sovietice (5 monitoare și 22 vedete), să



interzică forțarea Dunării de către forțele inamice; să asigure flancul drept al Armatei a 4-a; să asigure trecerea trupelor de uscat în sudul Basarabiei. Totodată s-a primit misiunea de lansare a unor baraje de mine pe brațul Chilia în raioanele Cotul Pisicii-Pătlașanca și Chilia Veche-Pardina pentru împiedicarea pătrunderii navelor sovietice.



140 DE ANI DE EXISTENȚĂ

Aceste misiuni au fost îndeplinite până la 20 iulie 1941 când navele sovietice s-au retras spre Odessa, iar sudul Basarabiei a fost eliberat. După această dată Forțele Fluviale au primit misiunea de a efectua dragaj și a asigura navigația pe Dunăre.

4 septembrie. S-a înființat Flotila de Dragaj care îngloba toate vedetele, șalupele, remorcherele și navele speciale de pe fluviu care puteau îndeplini astfel de misiuni.

1 octombrie. S-a înființat Detașamentul Tactic Vâlcov care cuprindea și două monitoare. Celelalte au format, la Galați, Centrul de Instrucție pentru pregătirea și antrenarea echipajelor.

În perioada **1942-1944**, forțele de la Dunăre au menținut controlul fluviului, efectuând dragaj și asigurând navigația.

1944 (24 august). Aflate pe brațul Chilia pentru a sprijini trecerea trupelor române pe malul drept al Dunării, monitoarele "Catargiu" și "Kogălniceanu" au fost scufundate de aviația sovietică.

26-31 august. Celelalte monitoare au participat la capturarea unui mare număr de nave germane care se retrăgeau pe Dunăre.

31 august. Monitoarele au primit ordin de a se aduna în porturile sovietice de la Dunăre, unde au fost capturate.

Principala misiune de luptă îndeplinită de Forțele Fluviale după 23 august 1944 a constituit-o dragajul pe Dunăre.

Septembrie - octombrie. S-a efectuat dragaj cu 3 remorchere și 3 șalupe dragoare. Pe timpul misiunilor s-au scufundat remorcherele "Gherdap" și "Amurgul", împreună cu echipajele.

5 noiembrie. S-a înființat Flotila de Dragaj formată din 7 șalupe grănicerești și 2 șlepuri magnetice. Ulterior numărul navelor a fost mărit la 38 prin rechiziționarea și amenajarea de nave civile ca dragoare (remorchere, șalupe, șlepuri). Zona de responsabilitate dintre Giurgiu și Baziaș a fost organizată pe trei sectoare astfel: „Dunărea de Sus” între Turnu Severin - Calafat, cu punctul de comandă la Turnu Severin; „Dunărea de Mijloc” între Calafat - Turnu Măgurele cu punctul de comandă la Giurgiu; „Dunărea de Jos” între Turnu Măgurele-Tulcea, cu punctul de comandă la Tulcea.

Redarea navigației pe întregul sector al Dunării de la Baziaș și până la mare a fost oficial anunțată la 4 iunie 1945.

FLOTILA FLUVIALĂ DE LA 1947 LA 1994

Intrată în război cu 7 monitoare, 8 vedete de siguranță, 2 vedete dragoare și peste 100 nave auxiliare și speciale, Flota Fluvială Română avea să termine conflagrația mondială doar cu câteva remorchere și șalupe dragoare.

1947. Flotila de Dunăre, având comandamentul la Galați, este desființată.

1948. Se reînființează Flotila de Dunăre, la Giurgiu.

1949. În cadrul Flotilei Arme sub Apă sunt incluse 8 șalupe grănicerești.

1951. Navele de luptă capturate de sovietici sunt retrocedate.

1951. Se reînființează, la Galați, Flotila 145 de Dunăre.

1952 (2 mai). Flotila 145 de Dunăre avea în subordine: Divizionul Monitoare (5 nave), Secția de vedete blindate (4 nave de proveniență sovietică), Divizionul de șalupe dragoare (9 nave), Secția vedete de siguranță (3 nave - „HORIA”, „CLOȘCA”, „CRIȘAN”), Grup Mine-Obstrucții (2 nave miniere, șalupe-remorchere și de legătură), nava de comandament „REPUBLICA”, Detașamentul de nave auxiliare (remorchere, bacuri, șlepuri, șalupe).

1960. Urmare a înțelegerilor stabilite în cadrul Pactului de la Varșovia monitoarele, vedetele blindate și cele de siguranță au fost casate.

Flotila de Dunăre este din nou desființată. Sunt înființate Raioanele de Apărare contra Minelor.

1962 (1 aprilie). S-a înființat Brigada 24 Fluvială, cu sediul la Tulcea, reunind toate forțele fluviale și primind în subordine o unitate de nave dragoare de radă.

1971. A fost inițiat Programul naval de înzestrare, impus de necesitățile reale de apărare a intereselor naționale pe Dunăre.

1973 (19 iunie) - 1977 (mai). Intră în înzestrare 18 vedete blindate constituind 3 divizioane de nave.

1975-1981. Conform aceluiași Program naval, la Șantierul naval Drobeta - Turnu Severin au fost construite 25 vedete dragoare cu corp de aluminiu (care au înlocuit pe cele cu corp de lemn), grupate în 4 divizioane.

1981. Începând cu acest an, Marina Militară dispune de două brigăzi având comandamentele la Tulcea și Brăila.

1985 (30 august) - 1993 (26 iulie). Intră în înzestrarea Forțelor Fluviale 6 vedete blindate, cu mare mobilitate și putere de foc.

Evenimentele din Decembrie 1989 găsesc Forțele Fluviale în porturile de dislocare permanentă de la Drobeta - Turnu Severin până la Sulina cu posibilități de a acoperi, practic, întregul curs românesc al Dunării. Începând cu 22 Decembrie unitățile de nave au primit misiuni de efectuare a controlului navigației pe fluviu și de apărare a unor obiective importante de pe Dunăre.

1993 (19 decembrie), 1995 (28 decembrie) și 1996 (23 noiembrie). Au intrat în înzestrarea Brigăzii 24 Fluviale de la Brăila monitoarele „MIHAIL KOGĂLNICEANU”, „ION C. BRĂTIANU” și „LASCĂR CATARGIU”, definitivându-se astfel componența Forțelor Fluviale.

1994 (30 martie). În urma restructurării forțelor navale a luat ființă Flotila de Dunăre „Mihail Kogălniceanu”, mare unitate operativă, capabilă să asigure apărarea intereselor României la fluviu.



BLACK SEA PARTNERSHIP 2000

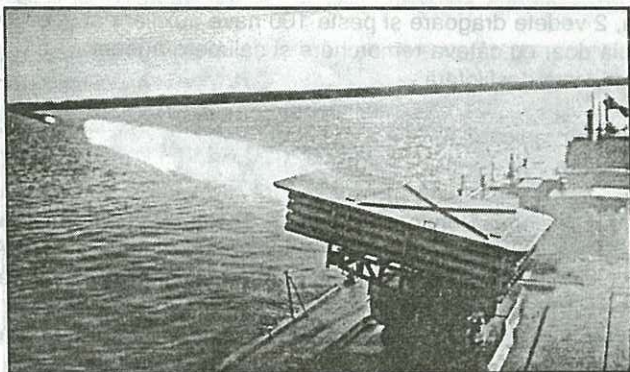
Capitan Costel SUSANU

Exercițiul naval multinațional **BLACK SEA PARTNERSHIP 2000** s-a desfășurat, în perioada 18-22 septembrie a.c., în apele teritoriale ale Turciei și în alte raioane din Marea Neagră.

Comandamentul Flotei Militare a Turciei (COMTURFLEET) a planificat această activitate care a reunit forțe navale din Bulgaria, Georgia, România și Turcia cu scopul diversificării antrenamentelor comune și îmbunătățirii cooperării reciproce între marinele militare riverane Mării Negre, în spiritul Parteneriatului pentru Pace. România a participat la acest exercițiu cu corveta **CAm. EUSTATIU SEBASTIAN**, comandată de comandorul **Ion Stan**.

Echipajul navei românești, familiarizat cu astfel de misiuni, a contribuit cu succes la îndeplinirea **obiectivelor specifice navale** propuse: conducerea exercițiilor principale de manevră, de comunicații și căutare-salvare pe mare, descoperirea și urmărirea submarinelor, conducerea exercițiilor de ducere a războiului antiaerian, descoperirea și urmărirea țintelor navale și executarea tragerilor reale împotriva acestora, respingerea atacurilor navelor rapide de suprafață, desfășurarea operațiilor navale cu ajutorul elicopterului și exerciții de vitalitate a navei.

Din partea Forțelor Navale Române a participat la VIP-day locțiitorul șefului Statului Major al Forțelor Navale, contraamiral **Victor-Aurel Bliedea**.



VIS DE TOAMNĂ

Sub această denumire convențională, în perioada 2-29 septembrie a.c., s-au desfășurat pe teritoriul României un complex de aplicații multinaționale și exerciții bilaterale cu armatele unor țări membre NATO și parteneri: **COOPERATIVE BEST EFFORT** (Cluj-Napoca și Turda, 11-22 septembrie), **COOPERATIVE KEY** (Mihail Kogălniceanu, Constanța, 5-15 septembrie), **CARPATHIAN EXPRESS** (județele Vrancea și Galați, 2-19 septembrie), **JOINT EFFORTS BLUE DANUBE** (Craiova și Turnu Măgurele, 23-29 septembrie).

Complexul de exerciții **VIS DE TOAMNĂ** s-a finalizat cu aplicația operativ-strategică **FORTA 2000**, condusă de Statul Major General.

Pregătirea aplicației s-a desfășurat după metodologia similară structurilor NATO, prin conferințe de planificare și ateliere de lucru, iar derularea acțiunilor s-a executat după planul de evenimente și incidente difuzat de conducerea aplicației. Scenariul deosebit de complex a implicat

angajarea unui spectru larg de acțiuni, pornind de la cele umanitare, de căutare-salvare, capturare și nimicire a unor forțe paramilitare și până la cele specifice pentru respingerea unei agresiuni militare. ■



FORȚA 2000

Aplicația operativ-strategică FORȚA 2000 și-a propus testarea sistemului de comandă și control al Armatei Române, precum și eficiența unor noi categorii de armament și tehnică de luptă intrate în dotare, prin trageri de luptă reale și exerciții tactice cu inamic marcat.

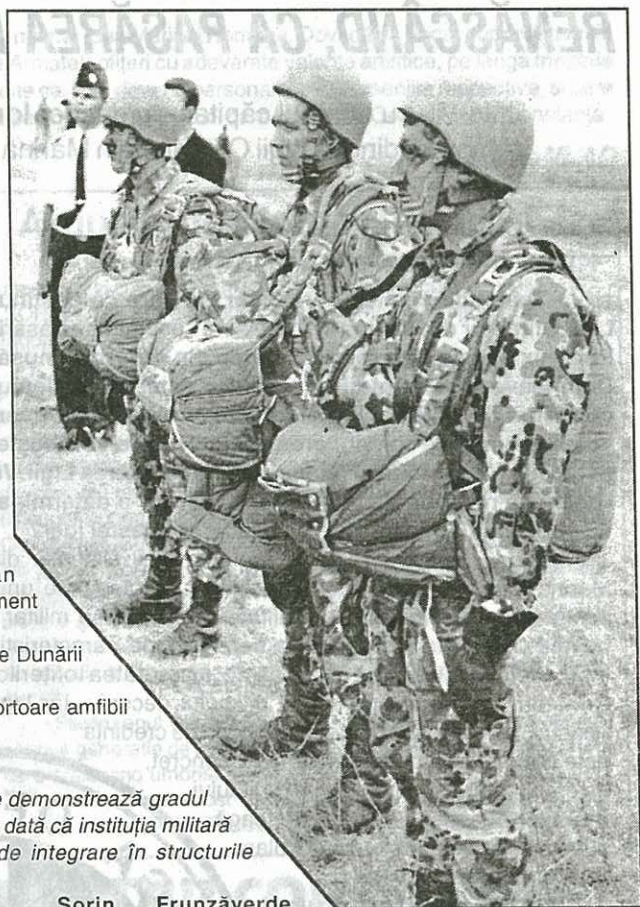
Concomitent cu desfășurarea lucrului de stat major, s-au executat și activități practice în teren, pentru materializarea deciziei pe lanțul de comandă, până la nivel tactic. Acestea s-au desfășurat la Cheile Râșnoavei, Cincu și Hârșova.

Exercițiul tactic complex de la Hârșova din data de 22 septembrie a.c. a constat în apărarea complexului de poduri dunărene, pentru asigurarea condițiilor favorabile executării manevrei strategice de forțe dintr-o zonă de operații în alta.

În exercițiul de tip „joint” au fost incluse toate categoriile de forțe:

- **Forțele aeriene:** 2 avioane de transport AN-26 și un C-130 HERCULES folosite pentru parașutarea desantului aerian (100 de parașutiști), o celulă de avioane de vânătoare-bombardament MIG-21 LANCER.
- **Forțele navale:** 2 monitoare fluviale care au cercetat malurile Dunării și au executat focuri de baraj.
- **Forțele terestre:** o companie de infanterie dotată cu transportoare amfibii blindate ZIMBRU.

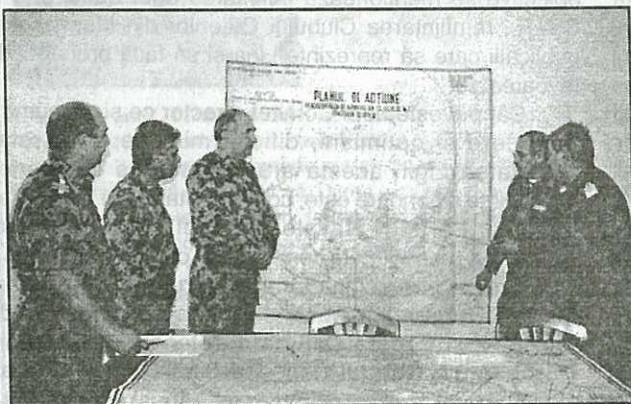
Mugur Isărescu, prim-ministru: „Am asistat la o aplicație care demonstrează gradul de pregătire a Armatei Române și pentru mine demonstrează încă o dată că instituția militară este una care merge cel mai rapid în procesul de reformă și de integrare în structurile euroatlantice. Doresc să-i felicit pe militari cu această ocazie”.



Sorin Frunzăverde, ministrul apărării naționale: „Aplicațiile nu au avut nimic comun cu o eventuală intervenție în Iugoslavia, așa cum s-a speculat, ci au fost aplicații de menținere a păcii”.

General de divizie dr. **Mircea Chelaru**, șeful Statului Major General: „Pregătirea de calitate nu se poate face la nesfârșit în condițiile unor bugete de austeritate (...) Dacă se va pune vreodată problema unei intervenții adevărate răspunderea ne-o asumăm, dar trebuie să vizeze în același timp și răspunderea acelor care au grija de noi. Și atunci nu știu dacă va fi cineva dispus să accepte explicații de genul **buget mic, dotări slabe, pregătire insuficientă**”.

Comandantul Comandamentului 9 Operațional Întrunit „Dobrogea”, general de brigadă **Constantin Zeca**: „Aplicația a vizat testarea sistemului de comandă și control precum și a interoperabilității celor trei categorii de forțe ale armatei. Realizarea cooperării prompte și eficiente între acestea este un deziderat major la care noua structură trebuie să răspundă cu profesionalism și competență”.



LIGA OFITERILOR DIN MARINA MILITARĂ RENĂSCÂND, CA PASĂREA PHOENIX...

interviu cu domnul căpitan-comandor **Ion Custură**,
președintele Ligii Ofițerilor din Marina Militară

Colonel Costin **CONSTANDACHE**

- Domnule căpitan-comandor, se pare că destinul Ligii Ofițerilor din Marina Militară este - asemenea păsării Phoenix - acela de a renaște mereu din propria cenușă. Dumneavoastră sunteți unul dintre oamenii nucleului constituit din ofițeri ai Forțelor Navale - majoritatea tineri - care, animați de convingerea utilității existenței acestei asociații, a contribuit la relansarea și renașterea Ligii. Vă rugăm să ne spuneți, pentru început, ce v-a determinat să contribuiți la reaprinderea „flăcării” acestei idei?

- Convingerea fermă că existența Ligii Ofițerilor din Marina Militară este o idee generoasă ce răspunde unui comandament impus de o realitate a universului militar - nevoia de a reface spiritul de corp atât de caracteristic instituției noastre, fapt resimțit de majoritatea ofițerilor Armatei Române pe parcursul ultimului deceniu. Iar Liga noastră, a oamenilor a căror profesiune de credință este Marina, ar fi un cadru propice, concret, de manifestare și consolidare a spiritului de corp, al acestui liant ce ne leagă sufletește și care are tradiții seculare în Armata Română.

- Cum explicați drumul sinuos parcurs de Ligă de la înființare și până în prezent, drum pe care vă rugăm să-l evocați aici.

- Poate că acest drum sinuos, cum îi spuneți în mod îndreptățit, reflectă cât se poate de bine căutările, experimentele, șovăielile acestor ani numiți „de tranziție” străbătuți, parcă la nesfârșit, de societatea românească pe calea regăsirii măcii sale firești și care își regăsesc „amprenta” și în universul nostru profesional și spiritual.

Înființată în 1990, Liga Ofițerilor din Marina Militară a fost primită deosebit de favorabil în „familia” marinarilor militari, dovadă că venea în întâmpinarea dorinței sale fiind faptul că, în scurt timp, numărul ofițerilor înscrși a ajuns la aproape 2.000. În prima etapă a existenței sale (1990-1993) activitatea a demarat promițător, ea extinzându-se și în cadrul filialelor, cea de la Mangalia concurând, prin numărul membrilor și, mai ales, activitățile organizate, cu „centrul”. O altă promisiune surzătoare părea a fi mult doritul Club al ofițerilor întemeiat cu sprijinul conducerii Marinei Militare în portul de agrement Tomis, la bordul unui ponton special amenajat. Dar, după 1993 și până în 1997, Liga a intrat într-un adevărat „con de umbră” datorită lipsei de experiență a Comitetului director, a unor experimente economice „neinspirate” și, mai ales, unor sterile dispute suspendate în spațiul pur teoretic privind calea

de urmat, în dauna activităților concrete care să

reunească membri și să răspundă dorințelor lor. După o încercare nereușită de revigorare, în 1997, în anul următor, în 1998, s-a reluat activitatea de reorganizare, un pas important fiind alegerea, în 1999, a unui nou Comitet director care a reluat contactul cu oamenii, cu intenția de a îmbunătăți Statutul, redefinirea unor articole din cuprinsul său în urma unei largi consultări și a relua activitatea, fapt ce s-a și întâmplat.

- Referitor la Statut, să reamintim câteva din prevederile sale de bază și, de asemenea, să ne referim și la componența Comitetului director actual.

- Așadar, conform Statutului, Liga Ofițerilor din Marina Militară este o asociație socio-profesională care are drept scop unirea tuturor ofițerilor din Forțele Navale în ideea popularizării tradițiilor acesteia, dezvoltarea culturii marinărești și a culturii tehnice de specialitate, a sporturilor nautice și organizării, în mod cât mai plăcut și util, a timpului liber al ofițerilor și familiilor acestora.

Între principalele sale obiective Liga își propune să întrețină vie simpatia oamenilor țării pentru Armata Română în general și pentru Forțele Navale în special, să întărească prestigiul ofițerilor Forțelor Navale în cadrul societății românești, să capaciteze interesul tinerei generații, și mai ales al copiilor ofițerilor, pentru Marină. De asemenea, sunt prevăzute obiective ce vizează îmbunătățirea învățământului de marină, precum și altele, numeroase, vizând îmbunătățirea - prin mijloace specifice și organisme de ajutorare reciprocă - condiției socio-profesionale a membrilor săi, în primul rând a tinerilor ofițeri, aceștia fiind cei ce se confruntă cu cele mai mari dificultăți ale perioadei de tranziție. Concret, între aceste

obiective se menționează înființarea unei Bănci și a unui C.A.R., reînființarea Clubului Ofițerilor din Marină, a unei publicații care să reprezinte Liga și să facă propagandă în favoarea sa.

Cât privește noul Comitet director ce și-a asumat, cu încredere și optimism, dificila misiune de a relansa activitatea Ligii, acesta are următoarea componență: președinte de onoare este, conform Statutului, șeful Statului Major al Forțelor Navale, domnul viceamiral **Traian Atanasiu**; președintele comitetului - căpitan-comandor **Ion Custură**; vicepreședinți - maior **Noruleț Petcu** și căpitan **Marian Bumbar**; membri - căpitan-comandorii **Adrian Iordache** și **Șapera Caluda**, locotenent-comandorii **Ion Dorobanțu** și **Gabriel Vladu**, căpitani **Gabriel Gherasim**, **Horia Juncu**, **Adrian Mihai** (care este și secretarul Ligii);





membri supleanți - maior Florin Gătu și locotenent Gheorghe Marcu.

- Care este, la ora actuală, structura umană a Ligii?

- În prezent fac parte din asociația noastră ofițeri din unitățile subordonate Statului Major al Forțelor Navale, colectivele cele mai reprezentative fiind acelea alcătuite din ofițeri ce activează în Academia Navală „Mircea cel Bătrân” (cel mai numeros), în Divizionul de corvete, la bordul distrugătorului „MĂRĂȘESTI”, la dragoarele de bază și în Direcția Hidrografică. Ceea ce putem spune este faptul că nucleul de bază al Ligii, din Constanța, este refăcut, urmând, în viitorul apropiat, refacerea filialelor din garnizoanele de marină, lucru pe care dorim să-l facem „pe cale naturală”. Adică, fără să forțăm nota, prin atragerea oamenilor la activități concrete care să vină în întâmpinarea dorințelor lor și prin acțiuni de popularizare a acestora.

Menționez - făcând totodată un apel camaraderesc la adresa tuturor colegilor - că Liga are porțile deschise pentru toți ofițerii activi din Forțele Navale, pentru ofițerii în rezervă; pentru membrii familiilor lor, iar cu statutul de membri simpatizanți, pentru toți cetățenii țării ce aderă la idealurile Ligii.

- Care sunt obiectivele concrete pe care vi le propuneți în viitorul apropiat?

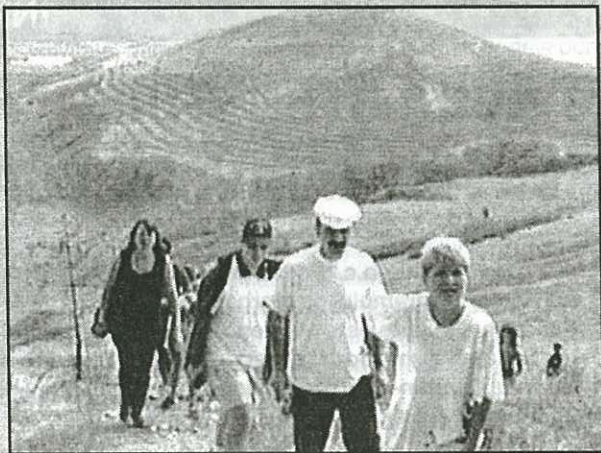
- În primul rând, cum spuneam, refacerea organizatorică (reînființarea filialelor), cooptarea de noi membri și, mai ales, stimularea activității pe compartimente specifice - profesional, sport-turism, imagine, contabilitate-finanțe, asistență socială (deja este înființat, de la sfârșitul anului trecut, fondul de întraajutorare camaraderescă). Cuvântul de ordine este ACTIVITĂȚI CONCRETE care deja au fost organizate și au început să se bucure de succes (cum ar fi excursia organizată la Enisala, acordarea de premii pentru șefii promoției 2000 ai Academiei Navale, sponsorizarea, prin intermediul „TINEMAR”, a Zilei Marinei Române etc.). Obiectivul principal este recăștigarea credibilității în rândul ofițerilor, fapt ce nu se poate realiza decât prin intermediul activităților concrete, chiar de o anvergură mai modestă, la început.

- Care sunt raporturile cu conducerea Forțelor Navale, în ce măsură aceasta sprijină ideea relansării Ligii?

- După alegerea noului Comitet director am prezentat conducerii Statului Major al Forțelor Navale planurile și intențiile noastre de acțiune care au fost apreciate pozitiv, primite cu interes, conducerea Forțelor Navale asigurându-ne de sprijinul său, desigur în măsura posibilităților existente. Și vreau să menționez că deja am resimțit acest sprijin, în activitățile organizate.

- O doleanță a unui mare număr de colegi este înființarea, mai bine zis reînființarea, Clubului Ofițerilor din Forțele Navale. Ce ne puteți spune în acest sens?

- Cunoscând această doleanță, demersul nostru a și început. Cu sprijinul conducerii Forțelor Navale sperăm să reușim să obținem, prin forme legale, alocarea unor spații necesare funcționării Clubului ca și înființarea (cu sprijin sau prin forțe proprii) unui club de yachting, acestea constituind un cadru absolut necesar desfășurării unei activități consistente - culturale, profesionale, turistice și sportive - la ținuta presupusă de statutul ofițerului român.



Întâlnire cu istoria

Liga Ofițerilor din Marina Militară a organizat, la începutul lunii septembrie, pentru membrii săi, o interesantă și instructivă întâlnire cu... ISTORIA. Astfel, peste șazece de membri ai organizației, împreună cu familiile lor, au participat la o excursie la Enisala unde au fost vizitate ruinele cetății Heracleea, acest adevărat „cuib de vulturi”, din înălțimea căruia au vegheat hotarul, cu veacuri în urmă, și oștenii lui Mircea cel Bătrân, domnul a cărui stăpânire se întindea „până la Marea cea mare”, personalitate a istoriei noastre care este considerată și patronul spiritual al Marinei Române.

Ofițerii, membrii familiilor lor au beneficiat, la fața locului, de o amplă și avizată prezentare a istoriei cetății, după un text realizat de domnul locotenent-comandor Marian Moșneagu, șeful Secției Istorie a Muzeului Marinei Române din Constanța.

De asemenea, participanții la excursie au vizitat Muzeul satului din Enisala, Muzeul de artă orientală și străvechea moschee din Babadag, recent restaurată, după care au petrecut în modul cel mai plăcut restul zilei, în cadrul unui picnic, la Codru, în pădurea Babadag.

După cum declarau factori responsabili din cadrul Ligii asemenea activități vor fi reluate, în cadrul unui program permanent ce-și propune să faciliteze membrilor Ligii cunoașterea principalelor obiective culturale, artistice, istorice și turistice din Dobrogea (mănăstirile din nordul și sudul Dobrogei și Delta Dunării).

- În calitate de președinte al Comitetului director al Ligii Ofițerilor din Marina Militară, ce doriți să transmiteți camarazilor dumneavoastră?

- Asigurarea că, împreună cu colegii din comitet vom persevera în atingerea obiectivelor propuse, că nu vom mai lăsa să pălească floarea nobilă a acestei idei. Totodată, apelul camaraderesc la colaborare, la dialog continuu, condiție esențială în îndeplinirea scopului propus, în consolidarea spiritului de corp al ofițerilor de marină și onorarea bogatelor și valoroaselor tradiții pe care acest corp de elită al Armatei Române le are.

O NOUĂ STRUCTURĂ PENTRU GARDA DE COASTĂ

De la 1 iulie a.c. Garda de Coastă are o nouă structură. Aceasta este o consecință directă a punerii în aplicare a programului de reorganizare a Poliției de Frontieră pe principiul administrativ teritorial în zona Dobrogea. Pentru a afla care este elementul de noutate și care sunt structurile subordonate în prezent Gărzii de Coastă – la rândul ei subordonată Inspectoratului General al Poliției de Frontieră – am solicitat câteva informații de la domnul căpitan-comandor Niculae Ochiană, noul șef al Gărzii de Coastă, care a avut amabilitatea să ne acorde acest interviu.

Bogdan DINU



Căpitan-comandorul **Niculae Ochiană** s-a născut la data de 28 martie 1957. A urmat cursurile Liceului Militar de Marină „A.I.Cuza” (1972-1977), apoi pe cele ale Institutului de Marină „Mircea cel Bătrân” (1977-1981) și ulterior a absolvit Facultatea de comandă și stat major din cadrul Academiei Navale „Mircea cel Bătrân” (1992-1994). Între anii 1981-1992 a îndeplinit succesiv funcțiile: ofițer secund și comandant al vedetei maritime 29; ofițer cu transmisiunile (1992); comandant de secție (1994-1998); adjunct pentru frontieră la Sectorul Nave Maritime Constanța (1998-1999), apoi prim-adjunct (1999-2000). De la 1 iulie a.c. este șeful Gărzii de Coastă. Cunoaște limba engleză. Este căsătorit.

- Domnule căpitan-comandor, care a fost motivația care a stat la baza acestei ultime reorganizări a Gărzii de Coastă?

- Motivația se află într-un plan de modernizare și restructurare a întregului Minister de Interne. Aici, în Dobrogea, se impunea o comandă unică a tuturor forțelor care acționează în această zonă. Nu trebuie uitat faptul că Garda de Coastă, așa cum este acum, nu se referă numai la unitățile navale, ea are în subordine și punctele de control trecere frontieră precum și subunitățile specializate în supravegherea și controlul frontierei de stat. În altă ordine de idei, una din condițiile impuse României pentru aderarea la Uniunea Europeană se referă la securizarea frontierelor estice ale României. Pentru a fi realizată în practică au fost puse la dispoziție și fonduri financiare din partea unor organisme europene sau credite guvernamentale. De exemplu, frontiera de pe Prut va beneficia de un program de asistență FHARE, iar frontiera maritimă de est va beneficia de un credit guvernamental pentru construirea de nave maritime. În ceea ce privește frontiera terestră de sud ea nu are alocate, cel puțin pentru perspectiva imediată, astfel de fonduri.

- În momentul de față care sunt structurile subordonate Gărzii de Coastă? S-au extins atribuțiile organismului pe care îl conduceți?

- Sectorul nostru de responsabilitate s-a mărit foarte mult pentru că include și zona economică exclusivă. Raportat la forțele și mijloacele pe care le avem acum, este foarte mult. Garda de Coastă are în subordine Poliția de Frontieră, care execută controlul accesului în țară prin punctele de trecere a frontierei; de asemenea, mai are subunitățile Poliției de Frontieră care supraveghează frontiera de sud. Din punct de vedere al structurii, există un comandament al Gărzii de Coastă la Constanța, două inspectorate în județul Constanța, unul al Poliției de Frontieră care are în responsabilitate frontiera terestră de sud cu Bulgaria, la comanda căruia se află colonelul **Vasile Cătană**, și altul al Gărzii de Coastă care are în responsabilitate porțiunea de mare cuprinsă între Vama Veche și Gura Portiței, avându-l comandant pe comandorul **Constantin Gomeajă**.

INTERVIU

Mai există Inspectoratul Județean al Gărzii de Coastă Tulcea, la comanda căruia se află colonelul **Constantin Danciu**, care are în responsabilitate toată Delta Dunării și marea de la Gura Portiței până la frontiera cu Ucraina și Inspectoratul Județean al Gărzii de Coastă Brăila sub comanda comandurului **Gheorghe Alexandru Bizinichi**, care are în responsabilitate Dunărea interioară și o porțiune din frontiera cu Ucraina (e vorba de fapt doar de Văcăreni). Garda de Coastă mai are în subordine Centrul de Instrucție și Perfecționare Constanța, comandant colonelul **Petru Neț**, și Centrul de Instrucție și Armament de la Giurgiu, comandant căpitan-comandorul **Ion Truță**.

- Puteți detalia organizarea Inspectoratului Județean al Gărzii de Coastă Constanța, având în vedere faptul că are în responsabilitate cea mai întinsă zonă din mare?

Inspectoratul Județean al Gărzii de Coastă Constanța este organizat pe patru sectoare maritime, respectiv Mangalia, Agigea, Constanța și Midia, iar Inspectoratul Tulcea are un sector de nave la Sulina. Navele au fost redistribuite la aceste sectoare – momentan numai pe hârtie – urmând ca pe măsură ce definitivăm contractele cu cei care dețin spațiile în porturile Agigea și Midia să facem și dislocarea efectivă a navelor. Deocamdată navele au rămas în vechile amplasamente, respectiv Mangalia și Constanța. Dar structurile de comandă, precum și elementele Poliției

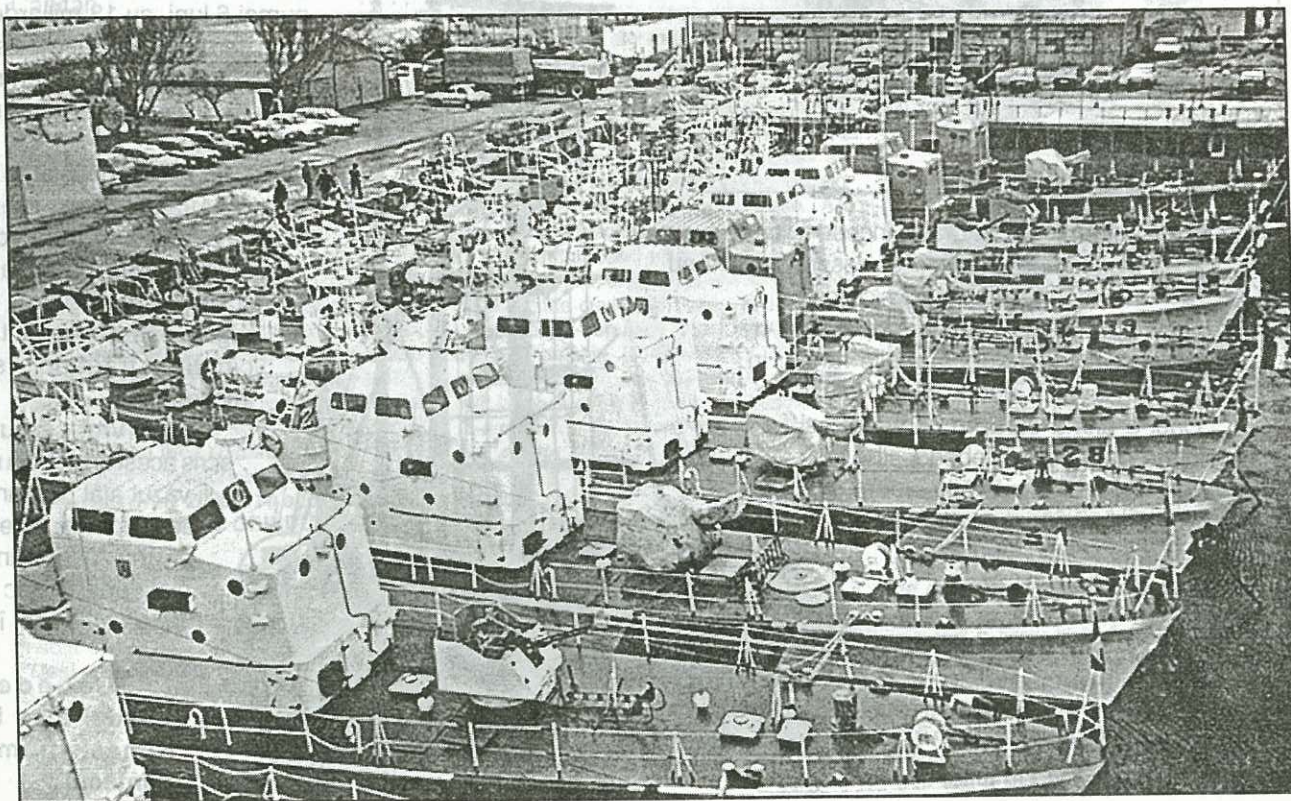
de Frontieră din noile sectoare, deja acționează pe noile dislocări.

- Dotarea și logistica a ținut pasul cu restructurarea?

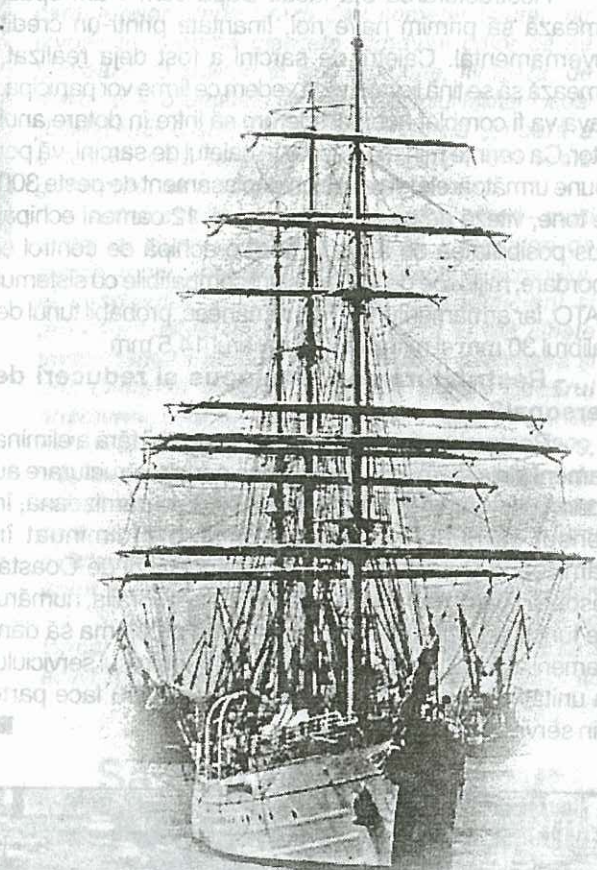
Restructurarea s-a făcut. După cum v-am spus, urmează să primim nave noi, finanțate printr-un credit guvernamental. Caietul de sarcini a fost deja realizat, urmează să se țină licitația și să vedem ce firme vor participa. Nava va fi complet nouă și sperăm să intre în dotare anul viitor. Ca cerințe minime trecute în caietul de sarcini, vă pot spune următoarele: va avea un deplasament de peste 300 de tone, viteză de peste 32 de noduri, 12 oameni echipaj plus posibilitatea de a lua la bord o echipă de control și abordare, mijloace de transmisiuni compatibile cu sistemul NATO, iar armamentul va fi cel românesc, probabil tunul de calibrul 30 mm și mitraliere de calibrul 14,5 mm.

- Restructurarea a presupus și reduceri de personal?

Restructurarea s-a făcut pe cât posibil fără a elimina oameni din sistem. Într-adevăr, prin noua restructurare au apărut diferențieri la numărul de funcții pe garnizoană, în sensul că numărul acestor funcții s-a diminuat în garnizoana Constanța. Dar pe totalul Gărzii de Coastă, respectiv garnizoanele Constanța, Tulcea, Brăila, numărul de funcții a rămas același, nu se pune problema să dăm oameni afară. Ei vor fi doar transferați în interesul serviciului la unități din alte garnizoane, dar acest lucru face parte din servituțiile carierei militare. ■



LEBEDEI ALBE I-A RĂMAS NUMAI CÂNTECUL



Căpitan
Dorin POPESCU

Prințul Mircea, la Brăila, începe a ilustra exemplar butada lui Eminescu despre geniu: el nu are moarte, dar nu are nici noroc.

Șanse după șanse au trecut și nici un vrăcic n-a putut să-i vindece încă aripile rănite. În acest an ne-au murit, unora, definitiv, iluziile.

Căci e prima oară, în nedreapta și îndelunga claustrare a lebedei albe la Șantierul Naval din Brăila, când Armata Română recunoaște public și onest că nu mai are de unde să scoată bani pentru bric.

S-a mizat pe promisiunile demagogice ale conducerii Direcției de Înzestrare a Armatei (că vin banii în mai, că vin în iulie,

în august ș.a.m.d.). Unii mizează încă - pe noua minciună cu fundiță, "rectificarea bugetară".

Bani nu sunt și nu vor veni. Cel puțin, nu de la buget (pe anul în curs nu s-au semnat, tristă și rușinoasă premieră, protocoalele adiționale la contract); armata n-a mai solicitat comenzi, iar șantierul a lucrat în lehamite, fără plată, câteodată din neînțelese excese de zel.

Din Cornul Abundenței de-altădată nu mai curge nimic: nimeni nu mai vrea să-și parieze banii pe "mârtoage".

În 1999, bricul împlinise 60 de ani și perdeaua de vorbe părea că poate pune încă în mișcare ruleta cu șanse. În 2000, ruleta s-a oprit la "zero" și temnița bricului nu mai stârnește compasiune - nici măcar vorbe ipocrite.

S-au anemiat de tot vocile fidelilor săi. Îl părăsesc fără regrete oamenii bordului, siliți a trăi mereu în bejenie, Brăila-Constanța-retur.

Noua conducere, norvegiană, a Șantierului Naval Brăila nu știe să facă acte de caritate; nici n-ar fi moral să i se pretindă să facă.

Ruginesc deja reparațiile făcute până acum. Primele. La anul, vor rugini următoarele.

O estimare optimistă ar scoate bricul din cârje în numai 6 luni, cu 18 miliarde. Una neretușată ne-ar cere să pregătim deja dricul pentru el, căci zilele la Brăila îi sunt numărate.

Imaginea dezolantă a bricului trântit printre ruine și epave te vindecă de naivități. Așa cum l-am văzut, perplex și trist, în august, părea un elefant în cimitir, trăgând să moară...

Aș fi vrut să nu fi scris acest articol. Să nu fi văzut atât de clar și de crud. Îmi doresc să mă înșel când, clătinând posac și înțelept din cap, îmi repet:

"Lebedei, lebedei albe i-a rămas numai cântecul". ■





„DRAGORII“ DE LA FLUVIU ÎN CĂUTAREA PERFORMANȚEI

electromagnetică și draga acustică, în condiții reale, acțiune desfășurată în premieră în această unitate.

Baza de Reparații din Constanța a răspuns solicitărilor unității noastre și a executat repararea aparaturii de dragaj însă, în continuare, a trebuit să depășim dificultățile referitoare la rezistența de izolație a elementelor. Datorită eforturilor specialiștilor unității și, mai ales, ale maestrului militar principal **Lucian Coteș**, aceste probleme au putut fi rezolvate cu succes.

Testele de funcționare a drăgii au început cu vedeta dragoare fluvială în staționare la cheu și au fost finalizate cu probe efectuate în ieșirea pe fluviu și dragarea unei mine MMAE. Verificările au fost continuate și ulterior de către maestrul militar principal **Paul Rusea** și maestrul militar clasa I **Dan Niță** urmărindu-se, în special, fiabilitatea sistemului.

Această misiune de dragaj electromagnetic și acustic o considerăm un succes și sperăm că vom avea posibilitatea într-un timp relativ scurt să desfășurăm acțiuni similare și cu celelalte nave din componența unității.

Aspirant Ștefăniță SBARCEA

Obiectivele pregătirii pentru luptă trebuie să rămână în atenție chiar și în condițiile tranziției nesfârșite pe care o traversăm, a lipsurilor și limitărilor financiare care reduc drastic orele de instruire „la cald”. Ciclurile de instrucție se succed fără să țină seama de aceste greutăți și atât militarii în termen cât și

cadrele militare trebuie să-și desfășoare activitățile planificate, încercând ca ele să se încadreze în standardele de eficiență reclamate de profesia de marinar militar.

Unitatea de vedete dragoare fluviale comandată de comandorul **Dorel Chirițoiu** nu face excepție de la aceste demersuri, preocuparea pentru perfecționarea pregătirii fiind constantă. Anul acesta s-a reușit realizarea unei operațiuni de dragaj cu draga

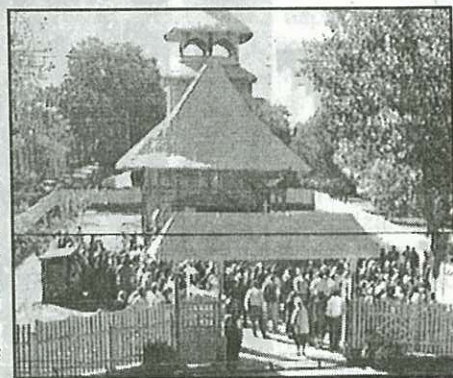
LA TULCEA, TĂCEREA DE DUMNEZEU S-A CURMAT

Armata și Biserica împărațesc egal și împreună inima năcăjită a românului de azi. Dacă una s-ar frânge, cealaltă s-ar tânguî îndelung după jumătatea pierdută.

Armata și Biserica au reparat împreună, la Tulcea, în ziua Nașterii Fecioarei Maria, nedreptatea strigătoare la cer de a nu se mai fi construit aici nici o biserică în ultimii 100 de ani.

Pe 8 septembrie, la Tulcea, tăcerea de Dumnezeu s-a curmat însă. Cu evenimente de excepție, rarissime și emoționante, s-au celebrat aici sărbătoarea Nașterii Domnului și debutul noului an religios. După sfințirea Drapelului de luptă ale Brigăzii Fluvial-Maritime și ale Batalionului de Infanterie, mii de credincioși din oraș au luat efectiv cu asalt porțile Brigăzii pentru a putea asista la cel mai mare eveniment religios tulcean din ultimul veac. Militarii din Tulcea (marinari, infanteriști marini, pompieri și jandarmi) se vor putea în sfârșit ruga într-o capelă militară a lor, înălțată – cu hramul Nașterii Sfintei Fecioara Maria – la Brigada Fluvial-Maritimă din urbe („inima” Forțelor Navale la Dunăre). Timpul și spațiul nu ne îngăduie să depănăm cu detalii, după cum am fi vrut, povestea frumoasă și lungă a noii capele. Vom spune numai că biserica s-a putut înălța doar prin agoniseala de-o viață și dărnicia cadrelor militare, care au strâns ban cu ban și bob cu bob s-o dureze. Ea deschide seria unor mult proiectate capele militare în unitățile și marile unități ale Forțelor Navale; deocamdată, e singura. Prima. Destinul o leagă prin prezent de Forțele Navale, iar prin trecut – de cele terestre (căci reface, în Tulcea, tradiția veche de tot a capelei militare din Regimentul, dislocat aici cândva, 33 Infanterie).

Slujba de sfințire, ținută cu greu într-o mare de oameni și de iubire, a fost oficiată de un prieten vechi și statonic al Armatei Române: Episcopul IOAN al Harghitei și Covasnei – cel care, anul trecut, sfințise capela militară a fostului Corp 9 Armată, la Topraisar. Stafful Forțelor Navale Române, Părinți ai Bisericii și oficialitățile orașului au dat evenimentului greutate și importanță. Numele multor prieteni și oameni de suflet vor rămâne legate de această capelă. Ea a fost construită în numai un an și jumătate, la inițiativa comandantului garnizoanei Tulcea, comandorul IOAN ȘUTEU. Pictorul căpitan în rezervă MIRCEA POPITIU a trudit îndelung, cu migală și dragoste, la icoanele pictate pe lemn, în stil bizantin și slavon, după modelul și tradiția bisericilor române ortodoxe. Meșterul moldovean PETRU CIORNEI a țesut la Tulcea o bijuterie pură de artă maramureșeană cu lemn de brad din Suceava – a 33-a biserică rânduită și ridicată de el. În capelă va sluji preotul militar TORINO DUMITRIU, ostașul în sutană care știe a lecuî sufletele cu înțelepciune și har... Chiar dacă nu vrei să cauți cu tot dinadinsul semne și semnificații acolo unde ele pot lipsi, din înălțarea capelei militare de la Tulcea rămâne până la urmă un lucru cert: că Dumnezeu se poate dura mai trainic dincolo de poarta (închisă numai la propriu) a unei unități militare. (D.P.)



(RE)UNIFICAREA ÎNVĂȚĂMÂNTULUI SUPERIOR DE MARINĂ

DILEMĂ ÎNTRE EFICIENȚA SOCIALĂ ȘI INTERESELE FINANCIARE

Căpitan Costel SUSANU

Anul acesta, Ministerul Apărării Naționale a inițiat, de comun acord cu Ministerul Educației Naționale, un proiect de hotărâre de guvern privind reorganizarea Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”, având la bază concepția modernă referitoare la înființarea consorțiilor de învățământ superior în aceeași specializare sau în specializări apropiate.

Prin promovarea acestei hotărâri de guvern s-au avut în vedere: reducerea cheltuielilor materiale destinate învățământului superior de marină, o gestionare mai corectă a banului public precum și o mai bună valorificare a potențialului uman, științific și profesional din Academia Navală „Mircea cel Bătrân” și Universitatea Maritimă Constanța.

În condițiile reformei structurale al cărei principiu fundamental este eficiența socială, această măsură pare a fi de bun simț, fie și numai prin prisma argumentelor succinte de mai sus. Dar, cum ea a fost anunțată cam în perioada căldurilor record din această vară, a reușit să încingă spiritele și mai mult. Astfel, prin surse dintre cele mai diverse, Universitatea Maritimă a înțeles să protesteze vehement împotriva „comasării prin absorbție”, având ca principale argumente „militarizarea”, „încalzarmarea” sau „înregimentarea” la care urmează

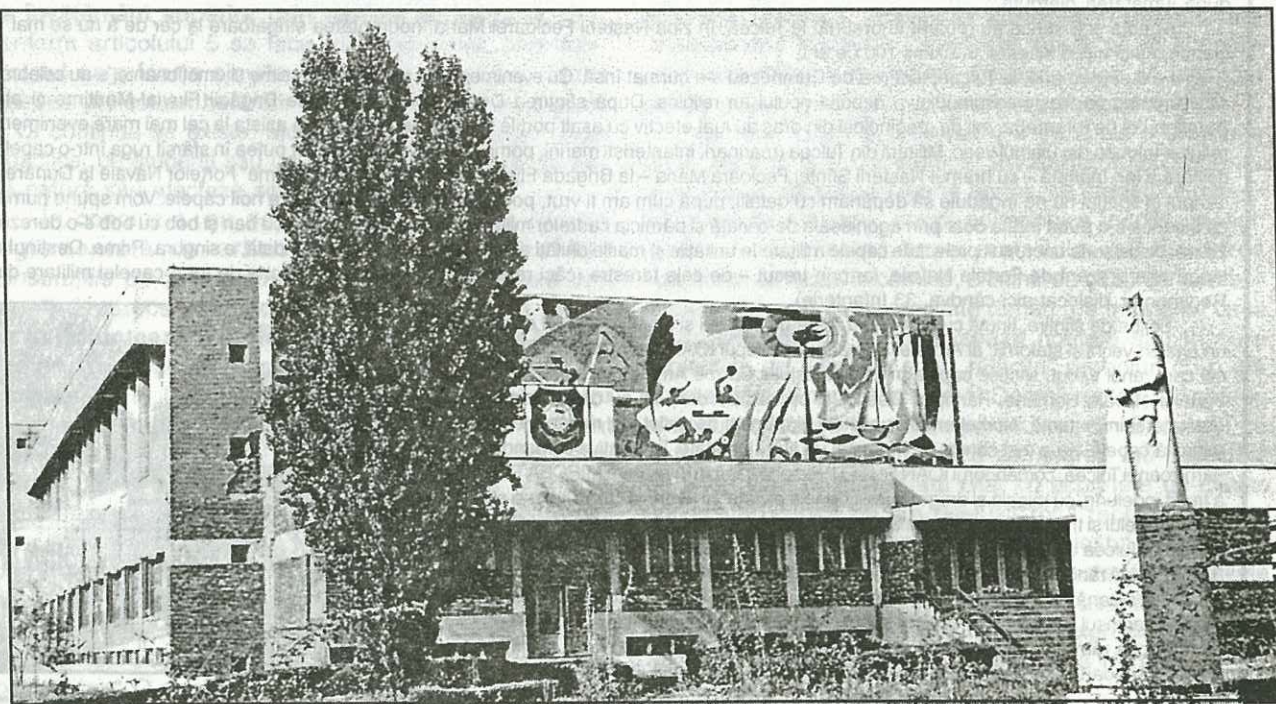
să fie supuși studenții. Dacă hotărârea de guvern nu se bloca la timp credem că se ajungea, desigur, chiar la „robotizarea” și „deportarea” acestora.

Presupunându-se că nu toată lumea este la curent cu statutul real pe care îl au studenții Academiei Navale, Senatul acestei instituții a transmis presei o informare în care sunt punctual prezentate tradiția, corpul didactic, baza materială, activitatea științifică și procesul de învățământ specifice.

Cetățenii care încă se aflau în dilemă după avalanșa de mesaje apocaliptice din mass-media nu au găsit în această informare nici un program de militarizare forțată și au dedus cu mirare că studenții nu-și iau notițe cu masca de gaze pe figură, nu circulă pe holuri în pas de defilare și chiar au pauze între cursuri.

Revista noastră a prezentat pe larg, în măsura importanței și semnificației, activitatea Academiei Navale, sub titlul rubricii în care ne aflăm. Totuși, pentru coerența argumentației, cităm din informarea de presă a Senatului:

„Academia Navală „Mircea cel Bătrân” este o instituție de învățământ superior tehnic cu o tradiție istorică în pregătirea ofițerilor de marină de peste 128 de ani. Cu unele întreruperi (cele două războaie mondiale și, ca urmare a unor decizii politice, în primii ani ai regimului comunist), este singura instituție de învățământ din România care a pregătit și pregătește ofițeri pentru Marina Militară și Marina Civilă.



Până în anul 1938, când s-a organizat o secție specială pentru pregătirea ofițerilor Marinei Civile, pe navele Serviciului Maritim Român și ale companiilor particulare au fost încadrați, în baza unor reglementări legale, ofițeri din Marina Militară.

Din anul 1959 s-a reluat pregătirea ofițerilor pentru Marina Civilă, proces care continuă și în prezent, desigur, cu modificări și reorganizări impuse de cerințele actuale ale reformei învățământului românesc.

În prezent Academia Navală „Mircea cel Bătrân” pregătește ofițeri ingineri pentru Forțele Navale, ofițeri ingineri maritimi și ofițeri fluviali pentru Marina Civilă și ingineri economiști în domeniul managementului exploatarea portuare. Planurile de învățământ sunt aprobate de Ministerul Educației Naționale și Ministerul Apărării Naționale, avizate de Inspectoratul Navigației Civile și conțin următoarele componente: pregătire fundamentală, pregătire tehnică de profil, pregătire de specialitate și pregătire complementară.

Academia Navală „Mircea cel Bătrân” este instituție acreditată de Consiliul Național de Evaluare și Acreditare Academică și se bucură de toate drepturile conferite de această recunoaștere națională. Personalul didactic are drepturile și îndatoririle prevăzute în Statutul personalului didactic. Toate cadrele au studii de specialitate recunoscute, masterate și doctorate în direcțiile de specializare aferente procesului de învățământ, atestate de Consiliul Național de Atestare a Titlurilor, Diplomelor și Certificatelor Universitare. De asemenea, majoritatea se află în posesia brevetelor de ofițeri ai Marinei Civile. Corpul didactic cuprinde peste 100 de cadre dintre care 12 profesori universitari, 9 profesori militari, 17 conferențieri universitari, 42 lectori universitari și 17 asistenți universitari.

Studentii Facultății de Marină Civilă din Academia Navală „Mircea cel Bătrân” se bucură de toate drepturile pe care le au studenții din învățământul superior, nepunându-se în nici un fel problema militarizării sau încazarmării lor.

Opțiunea companiilor de shipping de stat și private pentru școlarizarea în Academia Navală a personalului cu studii superioare precum și rezultatele obținute la examenele de brevetare atestă recunoașterea calității procesului de învățământ, potențialului didactic și nivelului de pregătire a studenților.

În perioada 1990-2000 au fost școlarizați 719 studenți dintre care 419 au fost subvenționați pe timpul studiilor și încadrați, la absolvire, de către companii românești cu capital de stat, iar 300 de către companii românești private.

Baza materială a Academiei Navale, extinsă pe 27 hectare, are dotarea necesară pentru asigurarea procesului de învățământ și practica marinărească fiind compusă din 3 aule, 5 amfiteatre, 60 săli de cursuri, 60 laboratoare, cabinete și săli de specialitate, o secție de instruire practică și microproducție, o unitate de nave-școală care are în exploatare navele **MIRCEA**, **CONSTANȚA** și **ALBATROS**, o bibliotecă universitară cu peste 250.000 de volume (peste 37.000 de titluri), cămine studențești, planetariu, bază sportivă cu bazin olimpic de



înot, terenuri de sport și săli speciale de educație fizică, stațiune de pregătire marinărească și sporturi nautice etc.

Studentii civili, la absolvire, au situația militară încheiată, primesc gradul de aspirant în rezervă și nu încheie nici un fel de contract cu Ministerul Apărării Naționale pentru prestarea de servicii ulterioare. Singurul contract care se încheie este contractul de studii, similar tuturor instituțiilor de învățământ superior din țară.

Un alt „cap de acuzare” invocat de Universitatea Maritimă împotriva hotărârii de guvern a fost de natură juridică. Încercăm lămurirea acestui aspect cu sprijinul căpitanului **Narcis-Florin Stanciu**, licențiat în drept și științe economice, consilier juridic al Academiei Navale.

Un argument a fost faptul că **instituțiile de învățământ superior se desființează numai prin lege**, nu prin hotărâre de guvern. Această desființare, prevăzută de Legea 88/1993 la articolul 10 are loc atunci când nici o facultate, colegiu sau specializare dintr-o instituție de învățământ superior nu mai îndeplinește standardele corespunzătoare criteriilor de evaluare academică la care instituția este testată periodic. Proiectul hotărârii de guvern în cauză prevede „comasarea prin absorbție” a Universității Maritime Constanța în cadrul Academiei Navale.



„Mircea cel Bătrân”. Nu este vorba, deci, de o **desființare**, situație în care instituția vizată ar intra în proces de lichidare începând cu anul I (articolul 7 din legea citată), iar dacă termenul „desființare” apare în cuprinsul proiectului hotărârii de guvern, este vorba de o improprie folosire a lui, aceasta constituind în respectiva situație litera, nu și spiritul legii. Studenții, cadrele didactice și patrimoniul Universității Maritime ar urma să treacă la Academia Navală. În situația desființării, studenții ar fi trebuit să-și caute singuri alte facultăți unde să continue studiile, cadrele didactice ar fi fost concediate, iar patrimoniul ar fi revenit Ministerului Educației Naționale. **Nici una dintre aceste variante nu se aplică în situația de față.**

Nu ne aflăm nici în situația înființării unei instituții de învățământ superior prin reunire de instituții care, conform articolului 5 se face, de asemenea, prin lege. Motivul este foarte simplu: Academia Navală a existat înaintea proiectului hotărârii de guvern, există în prezent și va continua să existe. Modificarea numărului de cadre didactice, de studenți sau de valoare patrimonială nu sunt de natură să-i afecteze situația juridică.

În concluzie, nu ne aflăm nicidecum în situația reglementată de articolul 1 din Legea 88/1993 („*instituțiile de învățământ superior se înființează prin lege*”) deoarece **prin hotărârea de guvern în cauză nu se înființează o nouă instituție, Academia Navală continuându-și activitatea.**

Lăsăm la latitudinea cititorilor evaluarea acestor (contra)argumente cu precizarea că în acest moment hotărârea de guvern este blocată de Ministerul Educației Naționale în urma protestelor Universității Maritime („strategie” care nu a funcționat deloc în cazul desființării Liceului Militar din Constanța) și recent o comisie formată din reprezentanți ai MAPN, MEN și Consiliului Național de Evaluare Academică și Acreditare a inspectat baza materială a Academiei Navale, Universității Maritime și Universității „Ovidius”, cu scopul găsirii unei „soluții de compromis”. O nouă variantă vehiculată este ca unificarea

să se facă „sub umbrela” Universității „Ovidius” pentru păstrarea „statutului civil”.

În această perioadă de „acalmie” Senatul Universității Maritime a hotărât, în ședința din 14 septembrie a.c.: „*Studenții specialității marină comercială (cursuri de zi) din cadrul Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”, care au avut contracte neonorate cu companii de navigație privind plata studiilor se pot transfera la Universitatea Maritimă Constanța, în regim fără taxă, în condițiile legii. Ei se vor bucura de aceleași condiții de studiu și cazare ca și actualii studenți ai Universității Maritime*”. Pe lângă tenta de concurență neloială pe care o are această „generoasă” ofertă nu putem să nu constatăm faptul că **numărul de locuri subvenționate de la buget a fost deja stabilit și ocupat**, iar prezumtivul transfer al studenților de la Academia Navală ar reprezenta **cheltuieli în plus** pe care Universitatea Maritimă Constanța speră să le acopere printr-o **rectificare bugetară**. Așadar, în loc să astupăm găurile negre din buget, construim cu frenezia altele!

Un post local de televiziune a transmis o emisiune unde distinși reprezentanți ai învățământului superior constănțean dezbăteau foarte aprins, ce credeți? Strategii moderne de educație, soluții pedagogice inedite, măsuri pentru modernizarea bazei materiale sau creșterea numărului de locuri în cămine, eliminarea cazurilor penibile în care profesori de universitate rămân „pe întuneric” dacă un student glumeț le subtilizează notițele sau în care subiectele de admitere sunt „rătăcite” pe holuri cu o oră înainte de examen? Nici vorbă! Domnii rectori își „apărau teritoriul” criticând facultățile particulare din București că le fură studenții și „transformă Constanța într-o colonie de unde cară bogățiile” (am citat cu acuratețe un distins universitar!). Încă nu am deslușit rolul reprezentantului Academiei Navale în acea emisiune, destul de rezervat în a împărtăși păreri celorlalți, cert este că interesele financiare se află în centrul sferei de preocupări nu numai în SRL-uri ci, iată, și în învățământ. Expresia „sănătate să fie că restul cumpărăm” ar trebui să rămână, totuși, simbolică. ■



Schimbare la comanda Școlii Militare de Maiștri a Marinei

Pe 25 septembrie a.c. s-a desfășurat ceremonia predării-primirii comenzii și Drapelului de Luptă la Școala Militară de Maiștri a Marinei „Amiral Murgescu”. Comandorul **Dan Leahu**, fostul comandant al instituției de învățământ, a fost numit în funcția de șef de stat major al Flotei Maritime. Noul comandant este comandorul **Petrică Stoica**, fost șef de stat major al Brigăzii 29 Vedete Torpiloare.

UN ROMÂN PRINTRE GERMANI SAU UN GERMAN PRINTRE ROMÂNI

Căpitan
Ion BURGHIȘAN

În timpul războiului rece (atât de rece încât a reușit să înghețe și conștiința din noi) militari - și nu numai - au fost educați la școala secretului excesiv. Totul era secret.

Odată cu noua orientare politică pro-vest ne-am **trezit** bombardați cu exerciții multinaționale, cu omologi străini prin cazărmi, cu o diversitate de uniforme în jurul nostru. Nici un bai, în scurt timp ne-am acomodat și cu asta. Următorul pas a fost descoperirea, în mijlocul acestor străini, a unora... mai puțin străini. Și nu mică ne-a fost surprinderea când am aflat, în trupele statelor membre NATO, militari ce știau foarte bine românește, fără a face studii speciale în acest sens. Ci numai pentru că erau încă români.

Recent încheiatul exercițiu multinațional, **Cooperative Key 2000** ni l-a adus în obiectiv pe sergentul **Cristian GRINDU** din armata germană.

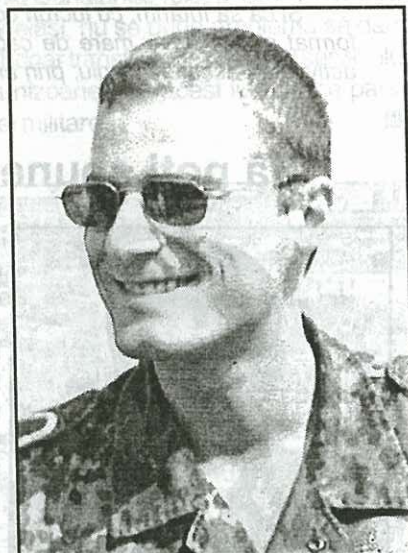
Ne-am întrebat, firesc, cum de și-a putut alege un român cariera armelor în Germania! Răspunsul a venit de la Cristian, însoțit de un binevoitor zâmbet pe buze: „Deși m-am născut acum 23 de ani în Brașov, sunt cetățean german și, conform legii, mi-am satisfăcut stagiul militar de 10 luni. După acesta, mi s-a oferit posibilitatea de a lucra în armată, timp de 4 ani. La finalul contractului am putut opta pentru

prelungirea acestuia, ceea ce am și făcut. Acum fac parte din forțele AIRSOUTH și lucrez practic în administrație.”

Ne-am bucurat să-l găsim pe Cristian atât de apropiat și deschis dialogului cu noi. Deși plecat de la vârsta de 9 ani din țară, și-a păstrat în memorie - datorită educației din familie - limba română și amintirea locurilor natale care-l atrag și-l fascinează. Am observat la el plăcerea de a vorbi românește, de a sta, atunci când avea timp, „la taifas” cu prietenii români, chiar dacă uneori își găsea cu dificultate cuvintele. I-am văzut privirea completându-i spusele atunci când vorbea despre România. Și l-am înțeles: „Îmi place în România. Am mai fost aici în concediu, atât la mare, cât și la munte, la Brașov, unde m-am născut. De fiecare dată am găsit ceva nou și asta mă va face să revin.”

Exercițiile militare multinaționale pe care țara noastră le găzduiește s-au dovedit pentru sergentul GRINDU un plăcut prilej de a reveni în România. După cum ne-a declarat, deplasarea la „Cooperative Key 2000” a fost pentru el o opțiune deși putea fi o obligație. O opțiune pe care a exploatat-o.

Chiar dacă programul deosebit de încărcat nu i-a permis decât o zi de repaus, de regăsire în mijlocul primitorilor români, Cristian se declară mulțumit pentru moment. În plus, rămâne cu speranța și dorința de a reveni în mijlocul militarilor români și în alte astfel de misiuni.



Serg. Cristian Grindu

Sperăm ca la dorința lui **Cristian GRINDU** de a reveni în țară să se adauge și decizia șefilor săi de a-l folosi, cu cel puțin aceeași eficiență, de-acum demonstrată, și la alte colaborări româno-germane. Sperăm de asemenea să poată face, în viitor, pe măsură ce va cunoaște mai bine armata română, o comparație între aceasta și cea în care activează. Și ne dorim să întâlnim, cât de curând (fără a mai fi de-acum o surpriză pentru noi), și alți români ce slujesc sub diverse drapele pe tot cuprinsul globului. Pentru că avem nevoie de prieteni, oriunde s-ar afla aceștia!

VIZITATOR, PENTRU O ZI, ÎN „TEMPLUL LUI CANTEMIR“

Într-o zonă pitorească, aidoma unui peisaj pictural - Breaza -, acolo unde munții împrumută tărie caracterelor, unde brazii dau semeție ținutei, iar izvoarele imprimă claritate gândului celor ce se formează ca slujitori ai gliei străbune, ființează, de mai bine de o jumătate de veac, Colegiul Militar Liceal „DIMITRIE CANTEMIR” – adevărată „școală a elitelor”, cum le place absolvenților, din toate generațiile, să o spună cu mândrie.

Este instituția care a dat țării, în ani, ofițeri – mulți dintre ei ajunși generali și amirali – legiuitori de marcă, reprezentanți renumiți ai scenei și ecranului, ai condeiului, oameni de stat, academicieni și profesori universitari care au făcut și fac cinste învățământului armatei printr-o carieră exemplară și prin calitatea umană deosebită. „Viața fiecărui absolvent este un destin aparte (scrie în Cartea Aniversară a colegiului, cu prilejul împlinirii, în 1999, a 50 de ani de existență), unic pe traiectoria fără de sfârșit a neamului, iar strădania fiecăruia, cu urcușurile și coborâșurile sale, este pricepere, răbdare, dragoste care sunt prefăcute în flacără, iar aceasta în lumină, sporind Lumina Neamului... Existența colegiului este existența unei instituții de prestigiu a învățământului militar liceal național, care prin istoria ei a întemeiat un spirit, a clădit o conștiință, a făurit un ideal – iubirea de Neam și de Tară.”

Și ca să întărim, cu lucruri concrete, această scurtă caracterizare a unui învățământ de excepție, în care s-a format și un număr mare de cadre militare ce se află astăzi în Forțele Navale, jalonăm repere din istoricul și activitatea acestui colegiu, prin amabilitatea domnului locotenent-colonel **Dorin ZAMFIR**, comandantul colegiului.



1984. Elevi ai uneia dintre promoțiile colegiului (al doilea din stânga, colegul nostru de redacție, căpitan Costel Susanu).

Să poți spune mereu: „Am fost și eu cantemirist !“



- Începând cu acest an, instituția pe care o conduceți, stimate domnule locotenent-colonel Dorin Zamfir, poartă titulatura – colegiu militar liceal. Este vorba de o noutate sau de revenirea lucrurilor la o ordine firească?

- Nu este chiar o noutate. În evoluția sa, Liceul Militar „DIMITRIE CANTEMIR” a avut și o perioadă de colegiu militar. Ne place să spunem că noi suntem CONTINUATORII, prin tradiție, ai celor de la Mănăstirea Dealu. Marile perspective deschise tinerilor de învățământul militar, în cei peste 50 de ani de existență (la 25 noiembrie 1949 lua ființă primul liceu militar, la Roman), baza materială deosebită, calitatea corpului didactic și rezultatele obținute, an de an, conduceau către acest statut. Este, dacă vreți, o recunoaștere a valorii acestei instituții, dar și un nou început. Și chiar dacă, de-a lungul

împului, au fost și minusuri – unele datorate nouă, altele perioadei de tranziție – nu au fost afectate climatul de responsabilitate și desfășurarea în sine a procesului de învățământ. Noul statut determină, însă, obligații și mai mari atât din partea conducerii, a corpului profesoral cât și din partea tinerilor ce vor absolvi, începând cu acest an, colegiul.

- Ne căutăm întotdeauna rădăcinile ca să putem fi mândri de trecut, să știm cum să ne trăim prezentul și să ne anticipăm viitorul. Tradiția este la români continuitate, dar și întoarcere mereu spre începuturi. Același lucru l-ați făcut și dumneavoastră.

- Este adevărat. Am reînnoțit tradiția cu „mănăstireni” prin „trei pași importanți”, cum s-ar spune: în zilele de 14-15 iunie 1995, printr-o festivitate solemnă și oficială, „mănăstireni” au transmis „cantemiriștilor” Registrul Istoric și ștabela simbolică a glorioaselor tradiții ale Liceului Militar „NICOLAE FILIPESCU”, înființat în 1912 la Mănăstirea Dealu (cu această ocazie fiind dezvelit Monumentul continuității, ctitorit întru veșnica cinstire a celor 100 de eroi mănăstireni din cele 2 războaie mondiale); la 4 decembrie 1996 s-a înființat Fundația „Amicii Liceului Militar „DIMITRIE CANTEMIR”, continuatoarea de drept a Asociației „Amicii Liceului Militar „NICOLAE FILIPESCU”, denumită simbolic „Cuib de șoimi” (odată cu punerea pietrei de temelie a

Floare BRÂNZĂ



liceului, la Mănăstirea Dealu); ultimul act ce încheia preluarea nobililor tradiții a fost revenirea, la **1 decembrie 1999**, la statutul de colegiu militar liceal.

- Spre deosebire de alți ani s-a constatat o mai mare afluire a absolvenților ciclului gimnazial către învățământul militar liceal, deci și spre instituția pe care o comandați. Se naște, firesc, întrebarea: este vorba de o siguranță (a vieții și profesiei) dată de o posibilă carieră militară sau ține de o trăire interioară a fiecăruia?

- Pentru început relev faptul că am avut în această vară cea mai ridicată concurență (numeric și calitativ) din ultimii 10 ani. Prin birourile de informare-recrutare (structuri noi de selecție în teritoriu) au fost recrutați 1.045 tineri, potențiali candidați la examenul de admitere, iar în urma selecției prin Centrul zonal de selecție și orientare Breaza au rămas 666 (fără trimitere la numărul fatidic!) tineri care aspirau la ocuparea unuia din cele 100 de locuri scoase la concurs. Candidații s-au dovedit a fi la o cotă superioară a pregătirii, fapt confirmat și de media finală de admitere în colegiul nostru – 8,77. Referindu-mă însă strict la motivele pentru care tinerii s-au îndreptat către instituțiile militare liceale împărtășesc numai în mică măsură ideea că este preocupare pentru o viață sigură (din punct de vedere financiar!) într-un viitor apropiat. Rămân la părerea mea că este vorba de o mare dragoste pentru uniformă, pentru cariera militară, mândria de a purta însemnele unei arme și de a deveni, înaintea celorlalți, „mai bărbat”. Dar este și plăcerea de a învăța într-un colegiu liceal cu o bază materială deosebită, cum este a noastră: 22 săli de clasă, 4 săli multifuncționale, un centru de calcul (rețele cu acces la INTERNET, un complex de tehnoredactare computerizată), un complex de psihologie, 18 cabinete, 10 laboratoare, o bibliotecă cu 81.000 volume, un muzeu de biologie, 2 poligoane de tragere și o bază sportivă modernă (2 săli de sport, 14 terenuri, un stadion cu pistă de atletism). Motiv de mândrie, nu!? Și ne mai mândrim cu ceva: am realizat, pentru „boboci”, săli de clasă standard, cu toate dotările necesare unui studiu modern, în condiții excelente.

- După cum bine cunoașteți, învățământul liceal de marină a dispărut. În concepția celor care au dat verdictul a fost un lucru normal, poate chiar s-au felicitat, neînțelegând necesitatea ființării și utilitatea acestei instituții. Cum ați caracteriza, comandant fiind al unui colegiu militar liceal, necesitatea de a exista, dar și obligația celorlalți de a respecta aceste instituții?

- Consider că ceea ce s-a întâmplat la Constanța a fost o greșală. Colegiile militare liceale sunt instituții de învățământ care determină (și realizează) o pregătire net superioară pentru viața civilă. Și nu iau în calcul numai pregătirea școlară, strict teoretică. Mai sunt calitățile morale, un psihic sănătos, un anumit tip comportamental în societate, tărie de caracter, spirit de echipă, o maturizare în gândire și acțiune înaintea celorlalți adolescenți, competențe și multe, foarte multe, lucruri pe care numai aceste instituții le imprimă unor oameni în formare. Este interesant de citit ce scriu absolvenții noștri în „caietele promoției” și veți înțelege, din cele 2-3 fraze mai mult decât pot eu aprecia. Subliniez – expresia cea mai fidelă a pregătirii și seriozității stă în rezultatele la bacalaureat (anul acesta o promovabilitate 100% și o medie generală 8,99) și procentul de reușită în învățământul superior (92%, din care 24 tineri la Academia Tehnică Militară, în 1999). Întăresc pledoaria pentru existența

acestor instituții și prin faptul că au dat țării, cum este și cazul colegiului nostru, numeroase personalități în toate domeniile de activitate, oameni care, apoi, sprijină cu toate forțele buna desfășurare a procesului de învățământ de aici. Îmi permit să dau un exemplu concludent: aflându-ne sub patronajul Corpului 1. Armată București beneficiem din plin de toată atenția și sprijinul unui fost absolvent al colegiului, un om de mare suflet, mereu aproape de noi – domnul general de divizie dr. **Cornel Paraniac**. Și ca domnia sa sunt mulți alții, cărora le suntem recunoscători, dar numărul lor prea mare nu ne permite să-i nominalizăm acum.

- Rezultatele obținute sunt o dovadă a seriozității cu care se pregătesc tinerii dar, cu siguranță, cea mai mare parte a reușitei lor se datorează muncii pe care o desfășoară corpul profesoral...

- Dispunem de un colectiv didactic cu o pregătire profesională și pedagogică deosebită, condus de domnul profesor dr. **Aurel Constantin Soare**, directorul de studii. Sunt oameni conștiincioși și competenți a căror activitate s-a concretizat nu numai în mediile mari de la bacalaureat ci și în rezultatele obținute de elevii noștri la concursuri și olimpiade, la spartachiadele militare. Eu zic că noi, cei de aici, avem o optică diferită privind condiția elevului. El trebuie să fie **actorul** principal în această instituție. Îi respectăm acest statut care îl obligă, la rândul-i, să răspundă respectului. Corpul profesoral își cunoaște bine îndatoririle și locul cel are și acționează în consecință. Mereu trebuie să avem înțelepciunea de a menține echilibrul între ceea ce presupune statutul de unitate de învățământ și statutul de unitate militară. Cred că noi am găsit calea. Urmând-o, ca rezultat al muncii comenzii militare împreună cu profesorii, am sporit prestigiul de care se bucură colegiul nostru, „școală de elită și a elitelor” Armatei Române, prestigiu confirmat și de aprecierile delegațiilor și personalităților străine, din 12 țări, care ne-au vizitat după 1990.

- Cu ce gânduri ați intrat în noul an de învățământ 2000-2001?

- Să ne continuăm cu aceeași devoțiune munca pentru a ne păstra bunul renume, să ne bucurăm de rezultate mult mai bune față de anii anteriori, să reușim să consolidăm la elevi acele abilități care să-i ajute să reușească în viața de om matur, să avem răbdarea și priceperea de a crea o atmosferă care să fie percepută de către ei ca familială. Eu am speranța că vom reuși.

- După cum bine cunoașteți, mulți ofițeri din Forțele Navale, ajunși până la cea mai înaltă treaptă pe scara ierarhiei militare, sunt „cantemiriști”. Spun *sunt* fiindcă inima lor bate la fel ca în adolescență; ei *simt* apartenența la grupul în care s-au format. Dar există și mulți cititori interesați de această instituție, pe care o respectă, chiar dacă nu au văzut-o niciodată. Ei știu, însă, că ea a dat țării elite. Ce le transmiteți tuturor?

- Pentru cititori exprim cele mai frumoase și curate gânduri. Pentru foștii absolvenți, care fac cinste Forțelor Navale și, implicit, colegiului nostru, să fie pe deplin conșinși că în **TEMPLUL LUI CANTEMIR** se va munci astfel încât domniile lor să se poată mândri, în continuare, că în anii cei mai frumoși – ai adolescenței – au trecut prin acest colegiu și au lăsat o părticică din sufletul lor. *Ei au întregit rândurile celor peste 12.000 de cantemiriști, cu tot atâtea destine, multe visuri și împliniri, cu drumurile lor. În slujba neamului românesc, la noua istorie, ei sunt în toată ființa lor lăuntrică – datorie, jertfă, iubire, înțelepciune, frumos, credință.* ■

RESPIRAȚIA SPIRITUALĂ A MĂRII

NOTE DE LECTOR

În preajma sărbătoririi Zilei Marinei Române 2000, doi cunoscuți și apreciați slujitori ai muzei Clio și ai publicisticii de marină, comandor (r) prof. univ. dr. Jipa Rotaru și comandor dr. Ioan Damaschin au lansat către cititori o documentată lucrare – GLORIE ȘI DRAMĂ. MARINA REGALĂ ROMÂNĂ, 1940-1945, Editura „Ion Cristoiu”, București. Cartea este dedicată analizei faptelor glorioase înscrise de marinari în hronicul neamului pentru apărarea și reîntregirea fruntarilor României pe ape în anii celui de-al doilea război mondial și a dramei pe care a cunoscut-o Marina Regală după 23 August 1944 ca urmare a politicii ocupanților sovietici.

Festivitatea de lansare a avut loc la data de 11 august 2000, la bordul distrugătorului „MĂRĂȘESTI”, în prezența unor importante personalități – scriitori, cadre universitare constănțene, ofițeri de la bordul navelor militare, veterani, reprezentanți ai presei scrise și audio-vizuale.

Prefațată de reputatul istoric Gheorghe Buzatu, cartea este rezultatul unei vaste și rodnice investigații în literatura de specialitate română și străină, dar mai ales în diverse fonduri de arhivă. Ea aduce în circuitul cunoașterii numeroase și inedite fapte istorice, clarificări și reinterpretează, pe baza surselor, evenimente la care a participat Marina Română.

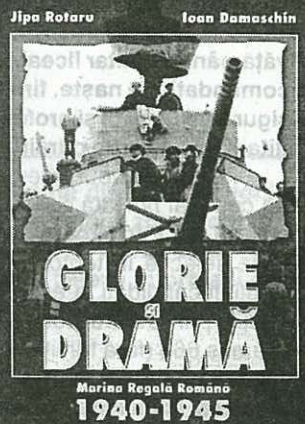
Autorii realizează, pe parcursul celor peste 300 de pagini, imaginea științifică a misiunilor primite și a modului în care Marina Regală le-a îndeplinit în anii dramatici ai celui de-al doilea război mondial.

„În adevăr, lucrarea *Glorie și dramă. Marina Regală Română, 1940-1945* constituie prima importantă sinteză științifică în domeniu, deși, în ultimii ani au apărut lucrări (cu caracter memorialistic) pe această temă – spunea comandorul (r) dr. Aurel Pentelescu, la festivitatea de lansare. *Cele opt capitole ale volumului: Acțiunile de luptă ale forțelor Marinei Regale Române la mare și la fluviu în perioada 28 iunie 1940-22 iunie 1941; Acțiunile forțelor Marinei Regale Române în anul 1941; Apărarea comunicațiilor navale în perioada 1 ianuarie 1942 - 12 aprilie 1944; „Operațiunea 60.000” – retragerea trupelor româno-germane din Crimeea; Relațiile de cooperare navală, militară și economică româno-germane; Marina Regală Română și transporturile umanitare cu emigranți evrei; Acțiunile forțelor Marinei Regale Române după evenimentele de la 23 august 1944, sunt însoțite de un număr de 26 anexe (documente, schițe, tabele statistice) în majoritatea lor inedite, care exemplifică problematica volumului. [...] Glorie și dramă. Marina Regală Română, 1940-1945 rămâne, peste veac, o sinteză științifică de excepție, care face onoare în cel mai înalt grad autorilor, oferind o lectură bogată în informații istorice, captivantă prin felul plăcut de narare al acestora.”*

Publicând această carte, autorii aduc totodată un omagiu pentru toți cei care au pus ȚARA ȘI DRAPELUL mai presus decât propria viață. Celor care au dat sacrificiul suprem, înroșind cu sângele lor undele albastre și al căror mormânt este marea. Celor care au supraviețuit misiunilor de luptă, dar, 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.

Colonel prof. univ. dr. Valentin CIOREBA

N.R. Cartea poate fi achiziționată de la redacția revistei MARINA ROMÂNĂ.



MEREU SENSIBILE ȘI GENEROASE INIMILE BĂTRÂNILOR MARINARI

Mariana PĂVĂLOIU

Născut pe malul Dunării, la Ostrov, în ziua de 17 iulie 1908, căpitan-comandorul Virgiliu Laurențiu Vasilescu și-a petrecut copilăria la Balci, unde a urmat și primii ani de școală. Aici a văzut vapoare mari, pâncoase, venite de peste mări și țări, așteptând să fie descărcate ori încărcate cu mărfuri pentru a porni din nou la drum. Dar el s-a simțit atras de suptele canoniere, deservite de galonați și agili marinari. Prin urmare, după bacalaureatul luat la Liceul „Andrei Șaguna” din Brașov, a revenit la malul mării, de data aceasta la Constanța, unde s-a înscris la Școala Navală. După doi ani, tânărul aspirant a trecut la specializare, ca punctist. Timp de 14 ani a servit pe navele Marinei Militare ori în comandament, dintre care trei ani (1940-1943) s-a aflat pe „butoiul cu pulbere”, nava-pulitoare de mine „Amiral Murgescu”. În 1946 a fost trecut pe listele negre, în „grupul amiral Roman” și, drept urmare, în anul următor a fost trecut în rezervă, neprezentând încredere pentru noul regim.

Am considerat de cuviință prezentarea a câtorva date biografice ale lui Gil Vasilescu, cum îi spuneau amicii, pentru că m-a impresionat dragostea cu care și-a păstrat și cel mai mic obiect ce-i amintea de cariera lui părăsită atât de brutal.

În ziua de 14 iulie a.c., împreună cu vajnicul meu colaborator, domnul comandor (r) Mihai Chiriță, căruia țin să-i urez pe această cale încă mulți ani la cei 86 pe care i-a împlinit pe 8 iulie, am fost primiți de doamna doctor Magdalena Cojocărescu. „Acesta sunt lucrurile unchiului Gil”, ne-a spus gazda noastră, etalând un superb album în care am făcut cunoștință cu frumosul profil al căpitan-comandorului, dar și cu colegi, pe „Murgescu”, „Mircea” și canoniera „Știli”, sau centura din piele cu pafă, cutița din piele lăcuită cu însemnele Yacht Club Regal Român, șapca marinărească de Malta, nasturi de uniformă, decorațiile românești, dar și medalia sovietică „Victoria”, livret de marinăr, cușit pentru corespondență cu mânerul

sub formă de ancoră, diplome, brevete, fotografii și vederi, în care primează Balciul iubit, tutunul de pipă olandez de-abia început... Doamna doctor ne-a asigurat că în cușorul de marinăr cu care a făcut războiul, ce se odihnește de șapte ani în casa unde a decedat comandorul, se află și alte minuni. A doua zi, voinicește, în aceeași companie agreabilă, am poposit la „Puișor”, pe strada Sabinelor, unde cușorul, o dată desfăcut, ne-a arătat sute de cărți și reviste, prezentându-și stăpânul instruit multilateral, zeci de numere din „Science et vie”, „National Geographic”, multă beletristică, dar și 80 de titluri de carte de marină în română, franceză, engleză, italiană. Tot ce este „de marină” a intrat în patrimoniul Muzeului Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”, prin bunăvoința doamnei doctor Magdalena Cojocărescu, spre folosul studenților ei militari și civili. Căpitan-comandor Laurențiu-Virgiliu Vasilescu poate fi un model pentru fiecare dintre ei.

Preumblarea noastră dâmbovițeană, oricât de toridă ar fi fost vremea, nu s-a oprit. Comemorarea celor 40 de zile de când amiralul Gheorghe Sandu a trecut linia de orizont, ne-a prilejuit trista revedere cu îndurerata sa soție, doamna Alexandrina Sandu, asigurând-o de sincera noastră compasiune. După ce preotul a făcut cele rânduite, doamna Sandu ne-a spus: „Am vrut să-l îmbrac cu ele, dar nu aveam însemnele actuale. Le-a purtat Gicu când a fost în Statele Unite. Vor sta, poate, mai bine împreună cu ce v-a dat el din America”. Se apleacă, ia o scamă, așează un eghilet... De câte ori le va fi pregătit pentru atâtea momente solemne din viața unui demnitar! Încet, mângâindu-le cu privirea, dar și cu vârful degetelor, cu pioșenie, ni le dă, una câte una... Nu ne vorbim, fiecare dintre noi ar izbucni în plâns, nici nu ne privim. Într-un târziu, spune că-n șapcă a pus o coafă.

De sub cozorocul caschetei, lăsată ușor pe urechea dreaptă, amiralul ne zâmbește dintr-o fotografie făcută la bordul navei-școală „Mircea”...

RESPIRAȚIA SPIRITUALĂ A MĂRII

Multe spectacole, recitaluri poetice, expoziții și lansări de carte au marcat Ziua Marinei Române. Dovadă că (încă) supraviețuim în cultură, în acești ani de cruntă austeritate. Avem în Marină (și în toată Armata!) ofițeri cu adevărate valențe artistice, pe lângă meseria armelor: scriitori, gazetari, umoriști, pictori, interpreți. Nume foarte multe care au devenit personalități în domeniile respective și care reprezintă cu cinste Marina și Armata Română. Iată noi nume apărute pe firmamentul culturii care se face la Cercul Militar Constanța.

Prof. Geo VLAD

Expoziție de goblenuri

Un „cadou” inedit a fost făcut iubitorilor de frumos de către colonelul **Nicu Grigoraș**. Pe data de 10 august, într-o sală „plină ochi” de artiști, scriitori, ofițeri, prieteni și familie s-a vernisat expoziția de goblenuri constituită din 24 de lucrări realizate de domnul colonel, de soția sa, Adriana (6 lucrări) și de fiică, Anca (6 lucrări).

Toate exponatele dovedesc un talent incontestabil, o răbdare și o muncă sisifică și o pasiune devoratoare. Icoane, peisaje, flori, portrete, natură statică au încântat ochii, au mângâiat sufletele celor prezenți. Aprecierile făcute de doamna Doina Păuleanu, doctor în critică de artă, director al Muzeului de Artă Constanța, renumitul Ștefan Popa Popa's (campion mondial al caricaturii), Constantin Manea (epigramist de marcă), Ananie Gagniuc (umorist), șeful Cercului Militar și profesor Geo Vlad, a scriitorilor Ana Ruse, Steluța Ispas, Dumitru Miu, cât și prezența caricaturistului Leonte Năstase și a domnului contraamiral Ioan Vochițu, a unui mare grup de artiști de la „AMFORA” au dovedit că „seara” domnului colonel Nicu Grigoraș a fost un succes, un act de cultură autentică!

Argumente ale unei fundații...

De trei ani încoace, Cercul Militar Constanța este gazda unei fundații culturale care „face” cu adevărat cultură: FUNDATIA „SORIN TUDOR”, avându-l ca președinte pe scriitorul Costache Tudor.

În ziua de 29 iulie, ca în fiecare an, s-au decernat premiile, pe anul 2000, unor tineri care „dovedesc”! Numai enumerarea acestora atestă preocuparea pentru promovarea valorii în rândurile elevilor din Dobrogea: premii pentru performanță intelectuală de referință (Ana Gaidargiu), pentru curaj și devotament feminin (Marcela Alexe), pentru tenacitate și credință (Claudiu-Eugen Călina), pentru performanță literar-artistică (Alina Constantinescu și Anton Onig), pentru cei mai merituoși elevi din județul Constanța aflați în asistența Centrelor de plasament familial (Sanda Sântion, Silviu Manea și Marius Dobre), 11 premii literare și 12 mențiuni tinerilor care s-au afirmat la concursul „Proza tinerilor creatori din Dobrogea” – Ediția a II-a – soldat (și) cu apariția și lansarea volumului de proză „Inscripții pe spații de suflet”

Pentru anul viitor, se lansează concursul „Literatură satirică și noua generație de creatori din Dobrogea” – președinte al juriului de creație fiind umoristul Ananie Gagniuc.

Manifestarea a fost completată de un mini-spectacol susținut de grupul vocal „CONSTANCE” condus de compozitorul Adrian Doran.

O BOGATĂ AGENDĂ CULTURALĂ LA CERCUL MILITAR CONSTANȚA



Lansarea cărții s-a făcut în fața unui public elevat – ofițeri, artiști, scriitori, mulți prieteni – fiind prezentată de profesorul Geo Vlad și scriitorul Ovidiu Dunăreanu – redactor la revista „TOMIS”, membru al Uniunii Scriitorilor. Apărut la Editura „EX PONTO”, avându-l ca autor pe colonelul de grăniceri **Vasile Mizdrea** (azi ofițer în cadrul Poliției județului Constanța), romanul continuă șirul scrierilor de până acum: „Noaptea cocorilor albi” (nuvele, 1995); „Jocul destinului” (roman, 1998).

Încercările literare ale autorului sunt încă de pe vremea când era locotenent și se numără printre membrii Cenaclului literar „Mihail Sadoveanu” din Constanța.

Romanul „Hotarul singurătății” surprinde, cu acuratețea realității, viața și întâmplările dintr-un pichet de grăniceri din Dobrogea de sud, la granița cu Bulgaria. Sunt ierni crunte, primăveri renaștentiste, veri secetoase și aride; locuri pitorești, exotice pe care le „vedem”, cinematografic parcă – Valea Canaralelor, Valea Țapului, Satul Pădureni, La Trei Mesteceni, Cascada Albă, Grindul Dropiei, Canarua Muierilor, Desișul Vulpiei, Valea Șipotului. Cunoaștem gospodari – model! – la capăt de lume, scene de familie, multă tandrețe, dragoste coplesitoare, scene de Crăciun și Anul Nou, la pichet și... acasă. Facem incursiuni muzicale printre compozitori și lucrări interpretate la pian de Diana – Bach, Chopin, Beethoven, Mozart, Ceacovski, Vivaldi ș.a. Trăim alături de autor o retrospectivă în copilăria eroilor – școala, dragostea pură, adolescența.

Ne familiarizăm repede cu personajele care rămân în memorie: locotenentul Andrei Cazacu și Dana, soția lui; Codruț – câinele, eroul principal! - și conductorul lui, soldat Emurla; Geageac și

Turturel - „răii”, contrabandiști, adversari ai grănicerilor; sergentul Ovezee, fruntașul Donose, soldații Năsturel și Roșculeț, curajoși și devotați; oameni bătrâni, învățătoarea, preotul satului, șefi ai locotenentului.

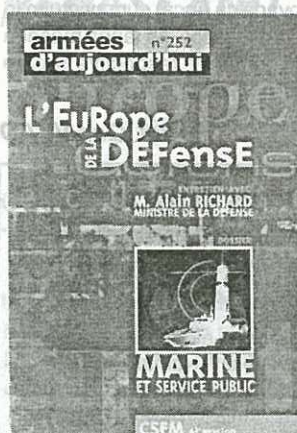
Tema romanului cuprinde mai multe planuri: un accident tragic în care părinții Diane, o tânără învățătoare, pleacă pe altă lume; dispararea dată de faptul că Diana orbește; din dragoste, din datorie, locotenentul Andrei Cazacu o ia de soție; o dragoste adevărată, îndoieli, întrebări, frământări, certitudini; o liniște sufletească trăită lângă pian, în grădină și în gospodărie; o frumoasă poveste de dragoste imbinată cu viața grănicerilor, dură, palpitantă, în situații limită, uneori; dragostea și grija soldatului Emurla pentru prietenul său, Codruț, câinele-erou care salvează un copil din incendiu, care urmărește contrabandiștii și o salvează pe Diana din mâinile lor, care suferă cumplit după niște lupte inegale cu haite de lupi, cu oameni înarmați, dar care renaște cu noi forțe, împlinindu-și destinul de erou adevărat.

Scriș într-un ritm alert, decupat ca un scenariu pentru un film de acțiune, romanul „Hotarul singurătății” se termină cu victoria grănicerilor asupra bandiților.

Este un tablou de viață palpitant pe care scriitorul îl pictează în culori vii, pe un șevalet al adevăratei creații.



RESPIRAȚIA SPIRITUALĂ A MĂRII

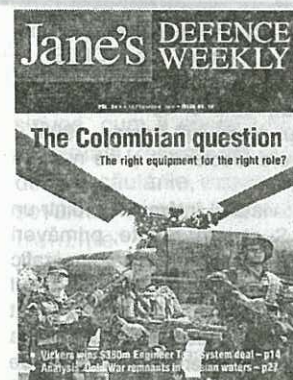


COLS BLEUS Le magazine de la Marine et de la mer (nr.2539, 12-19 august 2000) • Ultimul și delicatul drum al submarinului nuclear francez Redoutable • The Race sau „curse mileniului” la start! • Un monstru în război: Queen Mary • Marele velier al nichelului. (B.D.)

Armées d'aujourd'hui (nr.252, iulie-august 2000) • Politica europeană de securitate și apărare. Interviu cu domnul Alain Richard, ministrul francez al apărării • Patologii legate de războiul din Golf? • Forța uniunii: Activitatea Forței Navale franco-germane în Atlantic • Forza! Apărarea italiană se pregătește pentru viitor • Marina Națională în serviciul public (dosar) • Misiunile militare franceze. Prezența Armatei terestre în lume din 1919 până în 1939 • Armata Aerului și podurile aeriene. (B.D.)

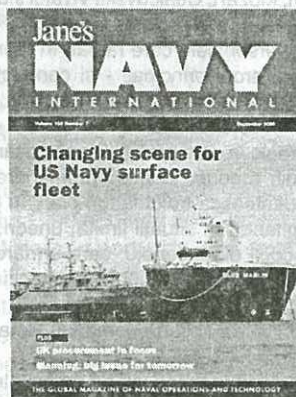


SEMNAL



JANE's DEFENCE WEEKLY (6 septembrie 2000) • Reorganizarea Forțelor Aeriene ale SUA • Noua generație de rachete Hellfire (AGM-114M) intră în dotarea US Navy • Polonia demarează un program de modernizare a avioanelor Su-22. Ungaria are un proiect similar pentru MIG-29 • Detalii privind clasa Hong Niao a rachetelor chinezești de croazieră • Firma Boeing în pas cu noua tehnologie. (C.S.)

JANE's DEFENCE WEEKLY (6 septembrie 2000) • Reorganizarea Forțelor Aeriene ale SUA • Noua generație de rachete Hellfire (AGM-114M) intră în dotarea US Navy • Polonia demarează un program de modernizare a avioanelor Su-22. Ungaria are un proiect similar pentru MIG-29 • Detalii privind clasa Hong Niao a rachetelor chinezești de croazieră • Firma Boeing în pas cu noua tehnologie. (C.S.)



Ecouri dintr-o carte de impresii

Mariana PĂVĂLOIU

Când, în anul 1928, locotenentul Dimitrie Știubei deschidea prima expoziție personală în București, la Ateneul Român, impresiile le-au scris Petre Comarnescu (pe atunci un foarte tânăr critic de artă) precum și mai vârstnicul coleg și viitor colaborator la revista Ligii Navale Române, scriitorul Jean Bart. După patru decenii, la 4 iulie 1968, marinele lui Dimitrie Știubei sunt găzduite la sala Dalles. Acum era membru al Uniunii Artiștilor Plastici, un artist matur, cunoscut în țară și, mai ales, în străinătate, încă din anii antebelici. Expoziția „răcorește” publicul cu marinele sale „din care sar stropi și mângăie briza sărată”, cum apreciau mai mulți vizitatori în „Cartea de impresii”. În anul 1976, când pleca în Germania, pictorul a luat cu sine puține lucruri, printre ele și cartea ce-i amintea de admiratorii din țară.

Cartea, împreună cu alte valoroase obiecte ce i-au aparținut – ochelarii, paleta, pensule, un autoportret, manuscrise – au fost donate de ginerele și nepotul acestuia, domnii Tiberiu și Mario Nicolae Ricci, Muzeului Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”. Comandorul pictor Dimitrie Știubei face parte din prima promoție de ofițeri care a absolvit, în anul 1921, aici, la Constanța, Școala Navală, lucru subliniat de el însuși în „Date personale”, manuscris aflat, de asemenea în posesia muzeului.

Legat de „Cartea de impresii”, o adevărată radiografie a profilului publicului vizitator, nu ne propunem o analiză exhaustivă a sa, care ar fi cel puțin plictisitoare și ar cere un spațiu prea mare. Dintr-un început ne-au atras atenția marinarii, atât bătrâni cât și tineri, studenții, confrății artiști, care l-au acceptat mai greu, dată fiind și tematica abordată: marinele.

Contraamiralul N. Steriopol se declară fericit de revederea cu „camaradul marinar și maestrul inegalat al mării”. Inginerul Marcu, fost căpitan de cursă lungă, exclamă: „...parcurs expoziția și rețrăiesc clipe de adâncă încântare din tinerețe”. Un alt cunoscut comandant din marina comercială, Constantin Hubert, își leagă începuturile carierei de marinar de dragostea pentru „tablourile maestrului D. Știubei”. Comandorul Al. Bercea, după aprecieri elogioase, încheie: „În calitate de vechi navigator, când priveșc expoziția am impresia că am întinerit cu 30 de ani”. Un altul, N. Popescu, consideră că „Numai cine a trăit pe mare, poate înțelege opera lui Știubei”. Pentru colonelul (r) D. Diaconu este prilej de aduceri aminte liceene – 1926 – când cu colegii vizitau expoziția de la Ateneul Român și dirigintele clasei îl considera pe Știubei drept „cel mai mare pictor al valurilor românești”.

„Cunosc pânzele domnului Știubei de aproape 30 de ani, când, copil fiind, mi-a deschis gustul sărat al marinăriei” sau „După mulți ani de când stau pe uscat, m-am revăzut din nou în larg”, „Nimeni nu a reușit să redea marea-n furtună ca el” sunt impresii luate la întâmplare, edificatoare. Poate fi o pledoarie pro domo într-o casă-școală a mării, unde dorim a fi cât mai multe pânze semnate de el.

La cei 91 de ani ai săi, cunoscutul pictor Biju Dumitru se declară un iubitor călător marinar și-i mulțumește că „extraordinar mă simt retrăind la prezent și admirând marea în toate fazele ei miraculoase și atât de periculoase”. Eugen Șerbin, autorul a mii de acuarele demne de a ilustra istoria universală, dar și națională, a navigației, apreciază că „lucrările maestrului Dimitrie Știubei sunt o explozie de lumină și de eternă frumusețe. În aceste marine simți briza salină și sănătoasă a mării, simți picăturile valurilor sfărâmate de stânci, vezi orizontul pierdut, auzi sirena navelor ce se luptă cu marea. Marea se adresează ochilor, dar și sufletului”.

N. Carandino scrie: „Îmi exprim admirația pentru marea pictor figurativ Știubei – care a știut să exprime poezia mării baudelairiene, o mare valoroasă dincolo de soare, de plajă și de tot arsenalul turistic. Virtuțile plastice ale pânzelor mi-au pricinuit un șoc; am regăsit ecouri străvechi și am înțeles chemarea furtunii...”

Deși ar merita ca multe, multe dintre notațiile făcute pe marginea expoziției să fie redată, ne oprim aici cu speranța că prin elogii adus comandurii-pictor Dimitrie Știubei, la ziua aniversară a Școlii Navale constănțene, am sugerat rolul formativ împlinit al școlii. Ea va dăinui prin cei care i-au fost, îi sunt și-i vor fi învățăței. ■

SPAȚIUL MARITIM DE INTERES STRATEGIC MILITAR AL ROMÂNIEI

Viceamiral (r) **Constantin IORDACHE**

Strategia Militară a României, publicată în acest an, este un document important prin care Ministerul Apărării Naționale stabilește misiunile armatei pentru îndeplinirea obiectivelor apărării naționale, prevăzute de Strategia Națională de Securitate.

Forțelor Navale li se stabilesc misiunile pentru apărarea intereselor maritime naționale, fixându-li-se obiective militare clare pe baza a patru concepte strategice: capacitate defensivă credibilă; restructurare și modernizare; parteneriat operațional intensificat; integrare graduală. Strategia își fixează ca obiectiv principal ca toate componentele armatei să aibă asemenea organizare, înzestrare și capacitate operațională încât să devină interoperabile cu armatele N.A.T.O., în vederea integrării în structurile Alianței Nord-Atlantice.

Sunt foarte multe probleme de noutate în această strategie și spațiul acestui articol nu ne permite să le tratăm pe toate. Din acest motiv am să mă refer numai la o noțiune foarte importantă pentru problematica maritimă, cea a „spațiului maritim de interes strategic militar al României” identificat geografic la dimensiunile Mării Negre, dar și la alte spații maritime atunci când parte din forțele navale vor participa, în grupări multinaționale, la operațiuni comune în sprijinul păcii.

Este știut că spațiul de interes strategic militar al României este multidimensional, având componente terestre, aeriene și maritime fluviale. Modul cum categoriile de forțe ale armatei vor acționa în acest spațiu este diferit, în funcție de mediul specific.

Astfel, în spațiul terestru și aerian din afara teritoriului național nu se va acționa până la declanșarea conflictului militar, forțele terestre și cele aeriene garantând securitatea și apărarea națională doar prin capacitatea lor defensivă credibilă.

Nu aceeași situație este și în spațiul maritim de interes strategic, deoarece mările și oceanele, cu excepția unor fâșii înguste de la litoral, au rămas un imens câmp de acțiune ca urmare a aplicării principiului, unanim recunoscut, al libertății de navigație în largul mării și din această cauză operațiunile maritime au specificitate față de cele aeriene și terestre.

Una dintre aceste specificități este că navele pot interacționa, în mod obișnuit, cu cele ale oricărui stat, aliat sau potențial adversar, ca o consecință a legalității libertății de navigație. Navele au posibilitatea și dreptul de a naviga la mică distanță unele față de altele, de a se observa reciproc, de a-și cunoaște armamentele și tacticile, la o scară fundamental diferită de practica trimeriei de observatori la

manevrele și aplicațiile de pe uscat și din aer. Să ne reamintim ce spunea ziarul american „Washington Post” imediat după catastrofa scufundării submarinului rusesc KURSK: „Este, mai mult ca sigură, posibilitatea ca cel puțin o navă americană de suprafață și două submarine, ce supravegheau exercițiile navale ale Marinei Rusiei din Marea Barents, să fi înregistrat probabil explozia care a provocat avariile submarinului KURSK”. Afirmatie pe care nimeni n-a comentat-o negativ, întrucât este o practică curentă pentru toți.

Și tocmai în baza acestei libertăți de a naviga în largul mării noua strategie militară stabilește forțelor navale maritime românești misiunea să realizeze o prezență activă în apele internaționale ale Mării Negre, pentru a apăra interesele statului român, independent și în cooperare cu forțele navale aliate/partenere. În alte spații maritime Flota Maritimă trebuie să asigure o prezență limitată, în conformitate cu obligațiile pe care ni le-am asumat prin Parteneriatul pentru Pace.

Numai printr-o prezență activă pe mare a forțelor navale, în timp de pace și de criză, se asigură libertatea de navigație a navelor comerciale și desfășurarea în siguranță a activităților industriale maritime, dintre cele mai importante, în prezent, sunt extracția petrolului și pescuitul oceanic.

În condițiile creșterii insecurității zonale și pe mare au apărut o multitudine de riscuri care pot perturba grav transporturile maritime, dar și exploatarea resurselor energetice, biologice, minerale etc., ale mării. Reducerea potențialului naval al marilor puteri după războiul rece, ca urmare a restricțiilor economice și bugetare, dar și a politicii de destindere în plan mondial, a scăzut ponderea acestora în a realiza prezența pe mare, în special în bazinele maritime limitate, făcând să crească responsabilitatea puterilor navale medii și mici pentru a efectua permanența în controlul mării. Și acesta este unul din motivele pentru care România, prin forțele sale navale, trebuie să asigure o prezență activă în Marea Neagră, îndeplinindu-și astfel obligațiile ce și le-a asumat față de partenerii săi.

Dar prezența activă pe mare reclamă capacitate tehnologică a navelor de a naviga în orice condiții hidro-meteorologice, înseamnă echipaje bine instruite prin efectuarea multor ore de navigație și, bineînțeles, o logistică pe măsura acestor cerințe.

Mărirea treptată a orelor de navigație pe mare și fluvii, cât și a realizării suportului logistic necesar, pe care noua strategie le preconizează în viitor, sunt condiții esențiale pentru îndeplinirea acestei misiuni, deoarece acum, cu actualele resurse economice și financiare alocate forțelor navale nu pot asigura nici o prezență limitată pe mare, ca să nu mai vorbim de una activă. Și, poate, cea mai importantă concluzie care trebuie reținută este că după o staționare îndelungată în porturi, atunci când se organizează aplicații navale cu un grad mai ridicat de dificultate, pot avea loc mari catastrofe navale. Este înțelept să învățăm din experiența tristă a altora.

Desigur că trăsătura definitorie, esența, considerentele de elaborare, conceptele și principiile Strategiei Militare a României trebuie cunoscute de către toți ofițerii; fiecare trebuie să știe ce misiune îi revine, dar acestea vor fi mai bine înțelese atunci când vor fi aplicate cât mai mult în poligoanele de instrucție maritime și fluviale.





FLOTELE STRĂINE PE RADAR

Războiul rece continuă pe mare

Cu toate că au trecut mai mult de 10 ani de când războiul rece s-a sfârșit și, atât SUA cât și Rusia susțin că nu mai sunt inamici, de ce submarinele americane continuă să se implice într-un joc de-a șoarecele și pisica, în apropierea coastelor rusești? Această întrebare a revenit în centrul preocupărilor specialiștilor în probleme de apărare din cele două țări, mai ales după tragedia din Marea Barents în care și-au pierdut viața 118 marinari ca urmare a scufundării, din cauze încă neelucidate, a submarinului nuclear **KURSK**.

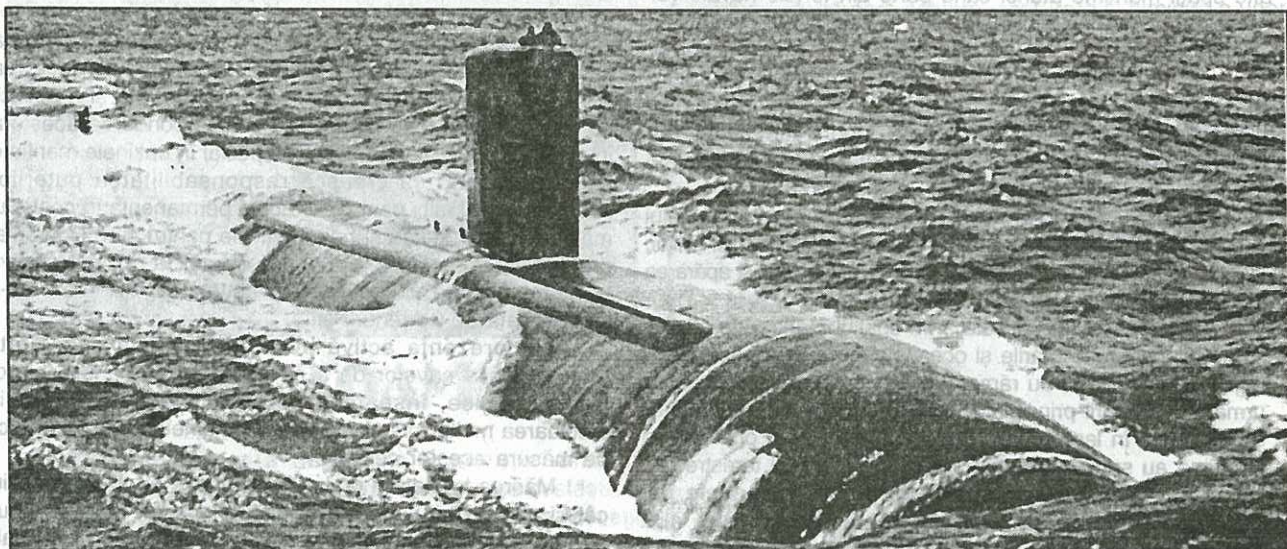
Mai multe surse evidențiază faptul că două submarine americane – USS **MEMPHIS** și încă unul, neidentificat – spionau exercițiile navale rusești pe 12 august, în ziua producerii dezastrului. Un oficial guvernamental rus a declarat că aceste practici din partea americanilor sunt de natură să crească neîncrederea reciprocă și să creeze percepția că Moscova încă nu și-a pierdut statutul de inamic pentru Washington.

Amiralul **Aleksei Ovcharenko** susține faptul că navele rusești nu mai întreprind misiuni care să vizeze submarinele americane, iar SUA își continuă în mod intens activitățile de instruire în preajma coastelor rusești însă sursele vestice de informații semnalează, dimpotrivă, prezența submarinelor

rusești în raioanele de desfășurare a aplicațiilor NATO. Chiar **KURSK** a avut anul trecut o misiune în Marea Mediterană, ulterior fiind detectate și alte submarine din aceeași clasă (Oscar II) în zona de dislocare a grupurilor de portavioane americane.

Din cauza dificultăților financiare, flota rusească de submarine nucleare a fost drastic redusă, la mai puțin de 50 de unități, iar acestea părăsesc foarte rar porturile, pentru misiuni scurte în mările Barents, Albă și Ohotsk. Cu un buget al apărării planificat pentru anul 2001 de numai 7,43 miliarde \$, marina rusă va avea dificultăți chiar și în menținerea acestui nivel de operativitate.

Cu toate că această situație materială precară persistă, US Navy continuă manevrele în zona coastelor rusești deoarece consideră în continuare existența în zonă a unui „pericol potențial”. Ca urmare a acestei politici, două incidente în care au avut loc coliziuni între submarine rusești și americane (în 1992 și 1993) l-au făcut pe președintele Elțan să ridice această problemă într-o întrevedere directă cu Bill Clinton, consecința fiind măsura luată în 1993 de submarinele americane și rusești de a păstra o distanță minimă de 8 Mm față de orice navă neidentificată, în situația neexistenței unui conflict. (C.S., *Jane's Defence Weekly*, 6 septembrie 2000)



China cumpără portavioane „en gros“!

Portavionul rusesc **Kiev**, cu un deplasament de 36.000 de tone, devenit neoperativ în 1993, a fost remorcat din portul Murmansk spre China, începând cu 20 mai a.c.

Minsk și **Novorossiysk**, nave din aceeași clasă, au fost vândute pentru fier vechi în Coreea de Sud, în anul 1995. Ambele au fost transferate ulterior Chinei, **Minsk** fiind semnalat în portul Shenzhen. Cu toate că această navă a fost renovată la exterior, motoarele sunt nefuncționale și, conform serviciilor occidentale de informații, nu este în stare operativă. Surse oficiale chinezești confirmă că **Minsk** se află în compunerea Comandamentului Militar Guangzhou și este folosit ca punct de observare și în scopuri de pregătire militară.

Tot anul acesta, pe 14 iunie, portavionul de 65.000 tone **Varyag** a început un lung marș, remorcat, de la Nikolayev (Ucraina) spre China. Nava a fost construită în proporție de 70% în Șantierul Naval Chernomorsky, lucrările încetând în 1993, odată cu epuizarea fondurilor alocate.

Este greu de crezut că **Varyag** va deveni operațional însă, cu siguranță, poate oferi un important sistem de referință în dezvoltarea programelor chinezești de construcție a portavioanelor. (C.S., *Jane's Navy International*, septembrie 2000)

Un elicopter Sea King amerizează forțat în Pacific

În cadrul exercițiului naval multinațional RIMPAC 2000, un elicopter canadian **Sea King** a fost forțat să amerizeze în Oceanul Pacific, la sud-vest de Hawaii.

Incidentul a intervenit pe timpul desfășurării unui exercițiu de luptă antisubmarin. Pilotul a declarat stare de urgență când indicatoarele de bord au semnalat supraîncălzirea motoarelor și a fost detectat fum în cabina de zbor. Cu toate acestea, a reușit o amerizare controlată, echipajul fiind evacuat în siguranță pe nava **Adelaide**, în aproximativ 25 de minute.

Elicopterul a rămas la suprafață timp de 40 de minute, după care s-a scufundat, înainte ca echipele de recuperare de pe portavionul **Protecteur** să poată interveni.

Departamentul canadian al apărării naționale investighează incidentul, toate celelalte 29 de elicoptere **Sea King** din dotare fiind oprite de la zbor până la finalizarea anchetei. (C.S., *Jane's Navy International*, septembrie 2000)



Greu de scufundat...

Fostul distrugător american **Buchanan** (DDG 14) a îndeplinit o ultimă misiune în cadrul exercițiului naval multinațional RIMPAC 2000, fiind folosit ca țintă în cadrul unor antrenamente de verificare a rachetelor și bombelor ghidate.

Misiunea nu a fost foarte ușoară, nava rămânând la suprafață chiar și după ce a fost lovită de trei rachete **Hellfire**, trei rachete **Harpoon** și o bombă ghidată prin laser. Scufundarea s-a produs abia după montarea și detonarea unei încărcături de explozibil. (C.S., *Jane's Navy International*, septembrie 2000).

Portavionul Foch ar putea arbora pavilionul brazilian

Portavionul **Foch** își începe de acum înainte ultimele luni ale activității sale operaționale sub pavilion francez. Înlocuirea lui va fi asigurată din această toamnă, în domeniul capacității de proiectare a puterii maritime, de către portavionul cu propulsie nucleară **Charles de Gaulle**.

În perspectiva cedării portavionului **Foch** Marinei braziliene, pentru care negocierile sunt în curs de desfășurare, nava va fi supusă din luna septembrie, la Toulon, unor lucrări de demontare a echipamentelor specifice și familiarizarea cu nava a nucleului viitorului echipaj brazilian. Aceste operațiuni vor dura două luni, după care **Foch** va fi transferat la Brest.

În perioada în care portavionul va fi adus la standardele Marinei braziliene se va afla sub responsabilitatea acesteia din urmă până la sfârșitul lunii martie, iar nava va ajunge în noul său port-bază în luna aprilie. Echipajul francez de pe **Foch** va fi redus progresiv în funcție de acest calendar pentru a ajunge la 50 de marinari în momentul transferului de pavilion. (B.D., *Armées d'aujourd'hui*, iulie-august 2000).





TRAGEDIA SUBMARINULUI KURSK

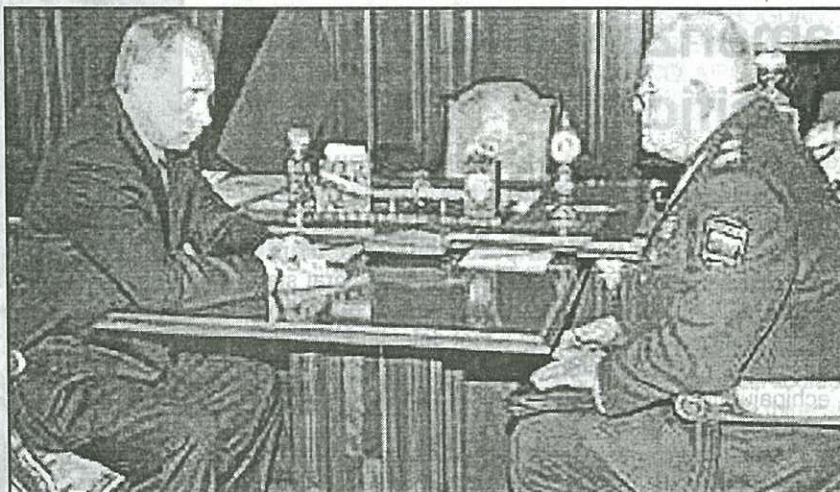
Între lipsa fondurilor și manipularea mediatică

Bogdan DINU

La o lună și jumătate după producerea accidentului, tragedia submarinului *Kursk*, ca subiect de presă, a dispărut din mass-media. Nefericitul accident – care poate concura pentru cel mai mediatizat eveniment al anului – a ținut timp de două săptămâni prima pagină a tuturor ziarelor și canalelor de televiziune din lume. Nici presa autohtonă nu a făcut excepție. Unul din posturile de televiziune de anvergură națională și-a trimis un corresponsent special la Murmansk, subiectul unicului submarin românesc a fost readus brusc „la suprafață” la jurnalele de știri prin intervențiile mai mult sau mai puțin inspirate ale unor reporteri, iar veșnicul bun samaritean Onaca și-a oferit ajutorul pentru salvarea marinarilor de pe *Kursk* (oferită care nu a mai apărut atât de hilară în momentul în care s-a aflat că Flota de Nord a Rusiei dispune de doar doi scafandri specializați de mare adâncime). Drama submarinului *Kursk* a avut toate „ingredientele” necesare unei mediatizări extraordinare: tensiunea indusă prin operațiunile de salvare a echipajului, ceea ce s-a dovedit a fi în final o intoxicare și o manipulare a opiniei publice ruse și internaționale; lipsa unor informații oficiale coerente; *Kursk* aparținea ultimei clase de submarine nucleare dezvoltată de Rusia, iar pierderea unui astfel de submarin – fără a fi fără precedent – se întâmplă odată într-un deceniu (din nefericire s-a demonstrat că se poate întâmpla și în pragul mileniului III); în fine, *Kursk* făcea parte din Flota de Nord a Rusiei, adică din elita Marinei ruse sau ceea ce ar fi trebuit să fie elita acestei marine.

Flota de Nord a Rusiei - Glorie și decadență

Pentru a înțelege importanța Flotei de Nord în cadrul Marinei ruse ar fi suficient să menționăm numai faptul că două treimi din cele 245 de submarine nucleare și patru nave de suprafață cu propulsie nucleară construite pentru marina rusă până în 1995 au fost



Președintele Putin și ministrul apărării, mareșalul Igor Sergheev

repartizate Flotei de Nord, în timp ce numai o treime din submarinele nucleare au fost repartizate Flotei Pacificului, iar pentru Flota Mării Negre și Flota Baltică nu s-a pus niciodată problema dotării cu submarine nucleare. 1989 a fost anul în care Marina sovietică a avut cel mai mare număr de submarine nucleare operative – 196 în total. În 1996 numărul acestora scăzuse la aproximativ 109 în serviciu, din care 67 aparțineau Flotei de Nord. În prezent, Flota de Nord are aproximativ 40 de submarine nucleare în serviciu. Odată cu schimbările politice și economice și cu încheierea războiului rece, paralel cu reducerea numerică a Flotei de Nord a avut loc și schimbarea doctrinei militare, în prezent principala ei misiune fiind apărarea frontierelor Rusiei. De exemplu, activitatea de patrulare în Oceanul Atlantic reprezintă mai puțin de 20% din ceea ce era cu numai câțiva ani în urmă.

Cel mai grav lucru este însă lipsa fondurilor pentru întreținerea și menținerea în serviciu operativ a submarinelor nucleare. Drept urmare, multe dintre acestea rămân în porturi. De la începutul anilor 90 bugetul Flotei de Nord a fost redus continuu. Se înregistrează constant întârzieri mari la plata soldelor, aceasta conducând chiar la refuzul ofițerilor de a pleca în patrulare pe mare. Chiar și submarine nucleare au fost trimise în patrulare fără a avea complet numărul de ofițeri. De asemenea, Flota de Nord este în

incapacitate de plată – în condițiile economiei de piață – către alți furnizori și s-au înregistrat cazuri (încă de acum cinci ani) când furnizarea energiei electrice a fost sistată pentru anumite baze navale din cauza datoriilor neachitate și reluată doar atunci când comandamentul flotei a trimis soldați înarmați la stațiile de transformare. Se adaugă scăderea nivelului de competență al echipajelor de pe submarine prin reducerea ieșirilor în mare, dar și prin pierderea a două din cele trei centre de antrenament de care dispunea Marina sovietică (Paldiski în Estonia și Sevastopol în Ucraina). Deteriorarea constantă a condițiilor sociale, soldele reduse (potrivit unor surse britanice, chiar și un amiral este plătit cu echivalentul a 150 de dolari pe lună), pierderea statutului social al ofițerului de marină din perioada sovietică, au dus la plecarea multor ofițeri și la reducerea și mai accentuată a nivelului de competență.

Lista neagră nu începe cu submarinul Kursk

Kursk este cel de-al patrulea submarin nuclear al Flotei de Nord care este pierdut. La 8 aprilie 1970, submarinul „K-8” s-a scufundat în Golful Biscaya în timp ce se întorcea de la un exercițiu naval. Două incendii s-au declanșat simultan în compartimentele prova și centru. Cu toate că submarinul a ieșit la suprafață echipajul nu a reușit

să stingă incendiul și în dimineața de 11 aprilie submarinul s-a scufundat la adâncimea de 4.680 de metri. Au murit 52 de membri ai echipajului, inclusiv comandantul. Marina sovietică a ținut secrete detaliile accidentului până în 1991. La bordul lui „K-8” se aflau două reactoare nucleare.

La 6 octombrie 1986 un submarin din clasa Yankee, „K-219”, s-a scufundat în Oceanul Atlantic, la nord de Bermude, după o explozie într-unul din tuburile de lansare a rachetelor. Au murit atunci patru marinari. La bordul submarinului erau două reactoare și 16 rachete cu încărcături nucleare.

În sfârșit, la 7 aprilie 1989, submarinul „Komsomolets” (K-278) s-a scufundat în Marea Norvegiei ca urmare a unui incendiu. „Komsomolets” era singurul submarin cu corpul din titaniu ceea ce îi permitea să se scufunde până la adâncimi de 1.000 de metri. Încercările de a stinge flăcările au fost inutile și echipajul a început evacuarea în plutele de salvare, dar numărul acestora nu era suficient și 41 de marinari au murit în apa înghețată. Submarinul s-a scufundat la o adâncime de 1.685 de metri cu reactorul și două torpile cu încărcătură nucleară la bord.

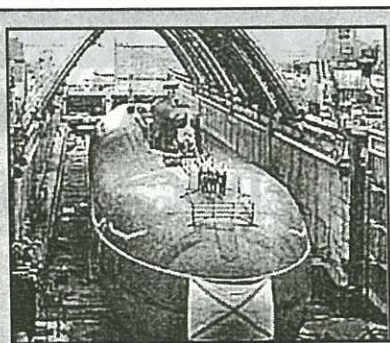
De ce atâta secretomanie?

Cine a monitorizat presa în legătură cu tragedia submarinului *Kursk* nu se poate să nu fi sesizat incoerența și declarațiile cel puțin contradictorii ale autorităților ruse, fie ele militare sau civile, pe toată perioada crizei. Adevăratele dezinformări care au fost lansate conduc la concluzia că mentalitățile războiului rece încă se mai manifestă, cel puțin la nivelul structurilor din Marina Militară rusă (dar nu numai) care s-au ocupat de caz.

Frederic Hauge, președintele fundației norvegiene Bellona, a publicat un comentariu pe această temă și chiar o listă întreagă cu informațiile stranie și incorecte difuzate. Lista poate începe cu momentul exact al scufundării submarinului *Kursk*, data fiind recunoscută de oficialii ruși abia după patru zile. Se poate adăuga informația falsă a stabilirii contactului radio cu submarinul scufundat și ulterior al semnalelor morse bătute în coca submarinului de către supraviețuitori (mai târziu au recunoscut că aceste semnale au fost reale, dar au fost prost interpretate!!!). Explicația oficială a dezastrului, care nu a fost abandonată

nici în prezent, inițial a fost aceea a ciocnirii cu o navă de suprafață (declarația aproape ridicolă a vice-prim ministrului Iliia Klebanov că ciocnirea s-a produs la o adâncime de 20 de metri?!) și apoi, a ciocnirii cu un submarin, probabil britanic. Ulterior această formulare a fost atenuată, ajungându-se la formula „ciocnirea cu un obiect submers de dimensiuni comparabile cu *Kursk*”. Ea a continuat să fie susținută chiar și după ce un membru al comisiei de anchetă, Serghei Jekov, a declarat că submarinul s-a scufundat în timp ce efectua probe pentru un nou sistem de armament. E de înțeles că într-o situație dramatică și chiar haotică, o anumită parte a informației făcută publică poate fi de fapt incorectă. Acest lucru se poate întâmpla oriunde nu numai în Rusia, dar în cazul *Kursk* putem vorbi de o atitudine deliberată în a da publicității informații eronate. Cu alte cuvinte, este vizibilă încercarea de a proiecta culpabilitatea pentru dezastrul submarinului *Kursk* asupra unor factori externi (de aici și perseverența susținerii ciocnirii cu un submarin străin) și de a se evita stabilirea și evaluarea adevăratelor cauze din interiorul sistemului. Această atitudine este cu atât mai greu de înțeles cu cât în zonă s-au aflat în permanență - și autoritățile ruse știau - două submarine americane (mai târziu numele unuia dintre ele a fost făcut public, este vorba de USS „Memphis”) precum și o navă spion, „Loyal”, și o navă norvegiană cu aceeași destinație care au supravegheat manevrele navale ruse din zonă și au înregistrat evenimentul. O parte din aceste informații au fost făcute publice ulterior prin diferite modalități și ele ofereau o altă viziune asupra evenimentului. Chiar dacă războiul rece a luat sfârșit, supravegherea militară reciprocă a marilor puteri nu a încetat nici un moment (chiar una din misiunile pentru care a fost proiectată clasa de submarine Oscar II din care făcea parte și *Kursk*, a fost supravegherea și urmărirea portavioanelor nucleare americane și a grupurilor lor de luptă, cum s-a și întâmplat de altfel). Din modul în care s-a derulat criza, lipsa unor structuri adecvate de relații publice ale Marinei ruse apare evidentă, fapt care a agravat difuzarea informației.

Modul în care a fost gestionată criza poate fi imputat și celorlalte instituții ale statului și mai ales Președinției ruse.



CLASA DE SUBMARINE NUCLEARE OSCAR II (ANTYEY) (TYPE 949A)

În prezent există 8 submarine operaționale și unul în construcție. Acestea sunt (în paranteză am menționat data lansării și a recepționării): VERONESH - K 173 (decembrie 1988 - decembrie 1989); SMOLENSK - K 410 (ianuarie 1990 - decembrie 1990); CELJABINSK - K 442 (iunie 1990 - ianuarie 1991); WILIUCZINSK (ex-Kasatka) - K 456 (iulie 1991 - noiembrie 1992); OREL (ex-Severodvinsk) - K 266 (mai 1992 - ianuarie 1993); OMSK - K 186 (mai 1993 - octombrie 1993); KURSK - K 141 (mai 1994 - ianuarie 1995); SFÎNTUL GHEORGHE ÎNVINGĂTORUL (ex-Tomsk) - K 512 (iulie 1996 - mai 1997); BELGOROD - K 530 (august 1999 -). Toate submarinele au fost construite la Șantierul Naval Severodvinsk.

Deplasament: 13.900 tone la suprafață; 18.300 în imersiune

Dimensiuni: 154 m x 18,2 m x 9 m

Propulsie: nucleară; 2 reactoare VM-5 PWR; 380 MW; 2 turbine GT3A; 98.000 CP

Viteză: 28 noduri în imersiune; 15 noduri la suprafață

Echipaj: 107 (48 ofițeri)

Armament: 24 de rachete antinavă Chelomey SS-N-19 (Granit) (încărcătură explozivă de 750 Kg sau nucleară de 500 kT; poate lua la bord și racheta SS-N-27). Rachete antisubmarin: SS-N-15 Starfish (Tsakra) prin tuburile lanstorpile de 533 mm (încărcătură nucleară de 200 kT sau Type 40 torpilă); noua SS-N-16 Stallion lansată prin tuburile lanstorpilă de 650 mm (încărcătură nucleară 200 kT (Vodopad) sau Type 40 torpilă (Veder). Torpile: 4-21 în tuburile lanstorpile de 533 mm și 2-26 în cele de 650 mm sau o combinație între cele două. În total 28 de arme, inclusiv tuburile de lansare ale rachetelor antisubmarin. (Jane's Fighting Ships, 14/08/2000)

Continuare în pag. 31

CUM ARĂTA PORTUL TOMIS ÎN EPOCA ROMANĂ?

drd. Gabriel TALMAȚCHI

Portul Tomis a fost unul din cele mai sigure adăposturi ale litoralului vest-pontic, amenajările ulterioare transformându-l într-un port artificial. Tomisul a evoluat în timp de la stadiul de emporium la cel de polis, având și avantajul unui port inițial natural. Din păcate, construcțiile actualului port au distrus o mare parte din vestigiile subacvatice ale portului antic, ele alăturându-se cutremurelor și altor agenți naturali, ce au condus la o scufundare parțială a peninsulei tomitane. Arcul golfului a fost închis de un alt promontoriu, la vest, vizibil azi, ce în antichitate începea de la porțile 2 și 3 ale actualului port constantean.

Un bun port, în concepția celebrului arhitect roman **Vitruvius**, trebuie să fie ferit de furtuni, de vânturi și de valuri furioase. De asemenea, trebuie să aibă o adâncime mijlocie, să nu fie stânci pe fundul apei, să dispună de apă potabilă în apropiere, de posibilități de aprovizionare cu alimente, cu mijloace necesare coborârii sau ridicării și depozitării rapide a mărfurilor vehiculate. Din fericire pentru portul Tomis și pentru cetățenii săi, toate aceste condiții erau îndeplinite în procente ridicate, ceea ce a condus la dezvoltarea unui trafic foarte activ în perioada romană.

Primele porturi romane amenajate erau construite după sistemul cunoscut din epoca elenistică. Apoi, romanii vor construi porturi pornind de la necesitățile imperiale economice, politice, comerciale și militare acolo unde situația o cerea. Descoperirea mortarului hidraulic obținut din amestecul prafului de cumae cu o treime var a reprezentat o revoluție în tehnica construcțiilor subacvatice. Toate acestea au dat posibilitatea ridicării de diguri din blocuri de piatră îngrămădite sau de zidărie turnată în apă după mai multe sisteme. Folosind aceste procedee romanii au construit porturi cu o radă mult mai avansată în mare deschisă, cu o bună legătură între zonele de acces, zonele de refugiu, docurile de încărcare-descărcare, de construcții nave, depozite, zone militare etc. În construcțiile portuare s-a ținut seama de studiul atent al curenților marini, de direcția vânturilor, efectuându-se un



Vasile Canarache la masa de lucru

calcul al bazei digurilor, împiedicându-se spargerea acestora. Nu trebuie uitat nici faptul că toate aceste diguri și cheiri erau întărite cu paramenți, iar în partea superioară cu pavaje funcționale, asigurându-se o bună acostare a navelor și o bună manevrare a mărfurilor.

Probabil că portul Tomis a avut și un far, atât de necesar pentru direcționarea pe vreme frumoasă, dar, mai ales, potrivit a navelor comerciale și militare (similar cu Histria). Fixarea navelor la cheu se putea realiza pe pilastri dispuși la distanțe variabile între 3 și 24 de metri ca și cu ajutorul unor orificii speciale realizate în blocurile de piatră. Existau în perioadă mai multe tipuri de acostări la cheu ce se puteau efectua astfel: cu bordul la cheu sau dispunerea navei trei sferturi în față. Când erau prea multe nave ce doreau să intre în port și să ajungă la cheiri, multe rămăneau în avanposturi de unde mărfurile erau transportate pe apă la mal, unde erau dispozitive de preluare a acestora ca: platforme, scări și rampe. Existau în portul antic două categorii de docuri: cele de stat și cele ale particularilor, specializate pe tipuri de mărfuri și care se puteau închiria. Apărarea porturilor în epoca romană și implicit și la Tomis se efectua pe baza unor turnuri plasate în zona capetelor digurilor, iar pe acestea din urmă erau plasate fortificații și alte materiale militare necesare în astfel de situații. Tomisul, la fel ca și alte porturi romane, era și o bază militară, spațiul respectiv fiind presărat cu construcții

adiacente (cazărmi, sedii de comandament și depozite).

Cel care a contribuit în mod decisiv la istoria portului Tomis în antichitate, **Vasile Canarache**, aprecia că cheirile portului roman Tomis se aflau la 20-30 de metri de „Edificiul roman cu mozaic”, unde este cea mai mare adâncime a golfului, aici aflându-se și danele de ancorare, descărcare și încărcare, operații de fiecare zi. Digul avea fațada principală orientată către vest, iar blocurile (până la distrugerea lor) mai păstrau urmele valurilor, în general putându-se afirma că incinta portului roman Tomis se întindea pe distanța de 2 kilometri. De asemenea, **V. Barbu** susținea, pe baza cercetărilor efectuate pe faleza de sud-vest, existența unei cisterne, de fapt un bazin împărțit în două compartimente, zidit din cărămidă, cu partea superioară boltită, interiorul fiind tencuit cu mortar hidraulic. Această cisternă servea la păstrarea apei potabile necesară încărcării navelor. Trebuie amintit faptul că aceste construcții erau dispuse în zig-zag de-a lungul cheiului portului Tomis. În general, zidurile cheiului roman erau dispuse în zig-zag, o frântură măsurând 15-20 de metri, mai mult decât necesar pentru acostarea unei corabii. Se dorea prin acest zig-zag mărirea capacității de acostare, în același timp sporindu-se siguranța în interiorul portului prin dubla protecție a digurilor, acestea închizând extremitățile portului.

(va urma)

MAGAZIN

NAVIGAT 2100 – compasul viitorului

Firma germană C.Plath Navigation Automation a produs primul compas giroscopic cu fibră optică, digitalizat complet și care este recomandat pentru comenzi de navigație integrate și pentru navele de foarte mare viteză.

În acest caz fibra optică este utilizată ca un senzor foarte sensibil capabil să măsoare viteza de rotație a pământului.

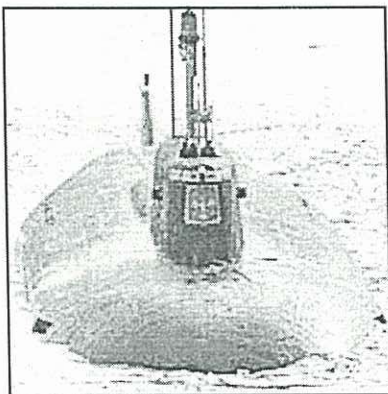
Construit prin tehnologia pieselor fixe, girocompasul este atașat direct la corpul navei, eliminându-se utilizarea sistemului de suspensie cardanică. Acest aranjament furnizează informațiile de drum, plus pe cele de rulu și balans cu raportul de rotire în cele trei axe. Astfel, acest echipament are giroscopice fixe pentru axa Z, axa X și axa Y, putând fi utilizat pe nave pe aripi portante ori catamarane, iar faptul că orientarea în meridian se realizează în doar 30 de minute îl face utilizabil și pe nave de mare viteză.

Extrema precizie a deplasării dinamice cuplată cu absența erorii vitezei față de Nord va duce la creșterea siguranței navelor de toate tipurile, în mod deosebit pe cele de mare viteză, la mari latitudini pe durata frecvențelor manevre la viteze mari.

Girocompasul cu fibră optică nu are nici o parte mobilă și are durată de utilizare extrem de îndelungată, fără a necesita operațiuni de întreținere.

NAVIGAT 2100 cuprinde o unitate de control și afișaj electronic, cuplarea cu celelalte aparaturi se face prin sistemul interfață serie, fiind dotat cu alimentator propriu, iar în cazul în care rămâne fără sursa principală de alimentare sistemul automat îl cuplează pe alimentarea de avarie conform GMDSS (General Marine Distress Safety and Security), cu circuite de verificare proprii. Poate fi cuplat prin interfață cu giroscop clasic ori cu compas magnetic. (Din „Seatrade Rewiew” - Traducere și adaptare Haralamb Solomon-Musceleanu)

Urmare din pag. 29



Aproape toate materialele de presă apărute în zilele următoare tragediei conțineau, invariabil, critici dure la adresa modului în care președintele Putin a reacționat după dezastru. Astfel, el și-a continuat vacanța la Soci timp de aproape o săptămână, fapt ce a nemulțumit profund opinia publică din Rusia. Ulterior, președintele a încercat să se justifice: „Prima mea dorință a fost să iau avionul pentru a merge la Severomorsk. Dar nu am făcut acest lucru și cred că am făcut bine. Sosirea unor nespecialiști și înalți funcționari la locul unui accident nu ajută ci,

dimpotrivă, cel mai adesea încurcă lucrurile. Fiecare trebuie să stea la locul lui”. În acest caz, președintele și-a ales greșit locul. Pentru orice popor, dar mai ales pentru unul slav care trăiește la alte dimensiuni marile tragedii și pentru care impactul emoțional este extraordinar, atitudinea președintelui pare una sinucigașă. Cel mai bine a sintetizat acest lucru magnatul rus Boris Berezovski: „Putin a gândit cu capul și nu cu inima”.

Despre modul în care incidentul *Kursk* va afecta resursele alocate Marinei ruse și flotei de submarine în particular, observatorii internaționali sunt de părere că fondurile limitate aflate la dispoziția Ministerului Apărării din Rusia fac foarte puțin probabilă infuzia de noi resurse semnificative. Unii prevăd chiar viitoare reduceri. „Ceva se va întâmpla” - a afirmat Nikolai Sokov, în prezent cercetător asociat la Monterey Institute of International Studies din California, referindu-se la planurile recente ale Rusiei de creștere a cheltuielilor militare - dar având în vedere cât de slabe sunt resursele și cât de puternic se așteaptă să fie deficitul bugetar, președintele Putin va avea de făcut față unor dificultăți extreme în încercarea de întărire a forțelor armate”.

STATUL MAJOR AL FORTELOR NAVALE

MARINA ROMÂNĂ

NR. 72
SEPTEMBRIE
- OCTOMBRIE
2000

REVISTĂ EDITATĂ DE MARINA MILITARĂ

COLEGIUL DE REDACȚIE

Redactor-șef:

Comandor dr. Ioan DAMASCHIN

Secretar general de redacție:

Colonel Costin CONSTANDACHE

Redactori:

Căpitan Costel SUSANU

Bogdan DINU

Corector: Floare BRÂNZĂ

Fotoreporter: Valentina CIUCU

REDACȚIA:

Cercul Militar Constanța
str. Traian nr. 29

☎ 041-618127, 615700/0238

Fax: 041-611271

COPYRIGHT:

Este autorizată orice
reproducere cu condiția
specificării sursei.

NORME DE COLABORARE:

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

Manuscrisele nu se înapoiază.

ISSN - 1222-9423

B-95000

Coperta I: Monitorul fluvial „LASCĂR
CATARGIU” în ecluza Agigea

Coperta IV: Pe faleza Cazinoului din
Constanța, entuziasmul absolvenților
Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”



Tehnoredactare computerizată la
EDITURA EUROPOLIS

CONSTANȚA

☎ 041-691711

Tehnoredactor:

Gabriela ALGASOVSKI

Tiparul executat la

EUROPRINT'94

☎ 041-622527

