



MARINA ROMÂNĂ

REVISTĂ EDITATĂ DE MARINA MILITARĂ

NR. 73 (NOIEMBRIE 2000)



SUMAR

STATUL MAJOR AL FORTELOR NAVALE

MARINA ROMÂNĂ

NR. 73
NOIEMBRIE
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: Lansare de rachetă de pe vedeta
purtătoare de rachete 198 (sus). Vedetă
acostând în bordul dragorului maritim 29
(foto: aspirant Radu Constandache)

Coperta IV: Un viitor pictor al mării



Tehnoredactare computerizată la
EDITURA EUROPOLIS

CONSTANTA

041-691711

Tehnoredactor:

Gabriela ALGASOVSCHE

Tiparul executat la

EUROPRINT'94

041-622527

8 Interviu revistei

Comandor Ion Sima,
comandant unitate de
nave dragoare fluviale

14 Avansări în Marina Militară

16 Profesiunea mea - știință

Viceamiral
dr. Traian Atanasiu

19 Presa militară în lume

Reforma presei în
Armata Franței

22 Piloti deasupra mării

Un marină aviator: Constantin Gonta

23 Săptămâna neagră a hidroaviației române

24 Respirația spirituală a mării

26 Semnal

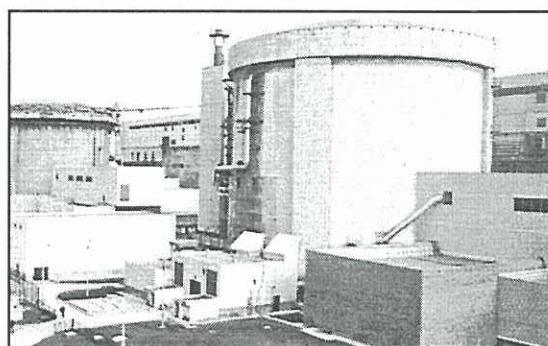
28 Arsenal naval

Racheta antinavă Exocet

29 Arheologie submarină

Cum arăta portul Tomis în epoca
romană? (II)

31 Evenimente / Flash



10 SCUFUNDARE ÎN APE CONTAMINATE

În perioada 16-19 septembrie a.c. Centrul de Scafandri a fost solicitat și a intervenit pentru remedierea unei defecțiuni apărute la sistemul de încărcare-descărcare a combustibilului nuclear de la unitatea unu a Centralei Nucleare Electrică de la Cernavodă.



6 Marea noastră cea de toate zilele CU DISTRUGĂTORUL „MĂRĂȘEȘTI” ÎN MISIUNE DE ASIGURARE

20 Flotele străine „pe radar“:

- Marina Regală britanică își reorganizează forța de elicoptere • Marina poloneză se modernizează
- Aviația de vânătoare în sprijinul operațiunilor navale • India achiziționează nave pe pernă de aer
- Rusia oferă la export torpile modernizate • Fregatele Horizon: un program franco-italian





MAREA NOASTRĂ CEA DE TOATE ZILELE



Tragerile de calificare cu rachete navale - un examen trecut cu „FOARTE BINE”

Timp de două zile, în perioada 12-13 octombrie, în largul Mării Negre, la Est – Sud-Est de Sfântu Gheorghe, s-a desfășurat cel mai amplu exercițiu al Flotei Maritime, organizat în acest an, inclus Planului pregătirii pentru luptă, menit să asigure instruirea continuă a forțelor navale, perfecționarea activității și verificarea acestora la „proba de foc” a realității.

După cum ne spunea domnul contraamiral **Vasile Hașovschi**, locțiitor al comandantului Flotei Maritime, care a îndeplinit, în cadrul exercițiului, funcția de comandant al forțelor de tragere și asigurare, tragerile cu rachetele navale au reprezentat doar momentul „de vârf” al activității, exercițiul angajând, însă, numeroase unități ale Forțelor Navale, reprezentând câteva sute de oameni și 18 nave de luptă și auxiliare care, timp de două zile, și-au verificat capacitatea de luptă prin complexe exerciții desfășurate în largul mării. În rândurile de mai jos vă prezentăm, aşadar, forțele participante.

Colonel Costin CONSTANDACHE

Forțele de lansare

La exercițiu au luat parte, ca forțe de lansare, vedetele purtătoare de rachete 194 - ȘOIMUL (comandant - locotenent-comandorul **Victor Gâdiuță**) și 198 - ERETELE (comandant - locotenent-comandorul **Ion Condur**), ambele aparținând Flotilei 2 Maritime Mangalia, aflată sub comanda contraamiralului **Constantin Nasuia**.

Forțele de asigurare

Forțele de asigurare a lansării au inclus un important dispozitiv de nave, de clase diferite. În fruntea

acestora s-a aflat „nava amiral” a Flotei Maritime, distrugătorul MĂRĂȘEȘTI, împreună cu care au ieșit în mare puitorul de mine 271 - VICEAMIRAL ION MURGESCU, fregata 265 - AMIRAL HORIA MACELLARIU, dragoarele maritime 24 - LOCOTENENT REMUS LEPRI și 29 - LOCOTENENT DIMITRIE NICOLESCU, vedetele torpiloare 202 - SMEUL și 211 - TRĂSNETUL, dragoarele de bază 13 - VICEAMIRAL MIHAI GAVRILESCU și 15 - VICEAMIRAL EMIL GRECESCU precum și patru vedete torpiloare pe aripă portantă având numerele de bordaj 320, 324, 53 și 54. Aceste unități navale li s-au adăugat remorcherul maritim salvator 501 - VÂRTOSUL și șalupele de remorcare-salvare cu numerele de bordaj 577 și 578. Așadar, un impunător dispozitiv cuprinzând nave care, în afara misiunii principale, aceea de a asigura raionul în care s-au desfășurat tragerile, au executat, pe întregul



MAREA NOASTRĂ CEA DE TOATE ZILELE

parcurs al zilelor petrecute în larg, exerciții complexe și continue cu echipajele bordului.

Forțe de asistență

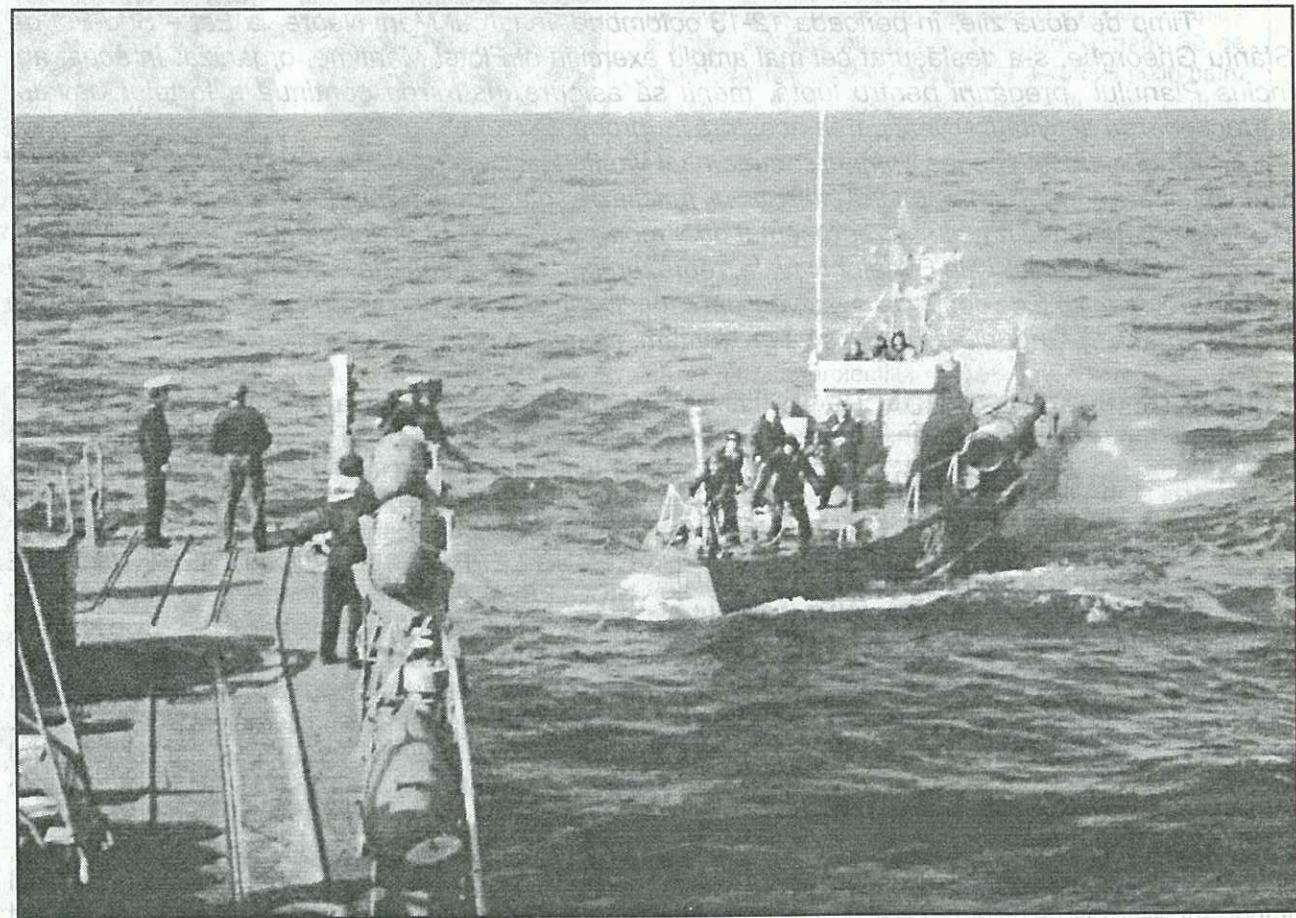
Forțele aflate în asistență s-au constituit, în primul rând, din brigada radio-electronică, cu punctul de observare Sfântu Gheorghe, nava de intervenție cu scafandri, MARTE, trei nave ale Flotilei Fluviale, care au asigurat punctul de comandă al exercițiului, un avion de cercetare H.5 și un elicopter I.A.R. 330 H.

O contribuție deosebită la buna desfășurare a activității - efectuată ca de obicei în anonimat, dar de maximă importanță - și-au adus specialiștii comandanți



La punctul de comandă al vedetelor torpiloare

de căpitan-comandorul **Emil Poenaru** care au avut misiunea de a pregăti, din punct de vedere tehnic, rachetele ce urmau să fie lansate în larg.





MAREA NOASTRĂ CEA DE TOATE ZILELE

Calificativul - „FOARTE BINE“

*„Analizând rezultatele exercițiului - ne spunea domnul contraamiral **Vasile Hașovschi** - putem spune că meritul echipajelor care au efectuat cu succes lansarea rachetelor reprezintă doar un corolar al activității și, cunoscând oamenii și ținuta lor profesională, aș putea adăuga că a fost un rezultat previzibil.*

Ceea ce doresc să subliniez este faptul că succesul aparține, deopotrivă, tuturor unităților și echipajelor care au știut să conlucreze eficient și eficace la organizarea, desfășurarea și asigurarea întregii activități. Meritul este, aşadar, al oamenilor navelor și compartimentelor de la uscat care, prin munca și profesionalismul lor incontestabil, au contribuit la reușita exercițiului și la valorificarea deplină a eforturilor materiale depuse în acest scop.

În ceea ce privește momentul culminant al activității, după comanda „Foc“, dată în ziua de 1 octombrie, ora 11.45, rachetele au fost lansate și au lovit cu precizie ținta, fapt ce le aduce echipajelor celor două nave lansatoare calificativ binemeritat - „FOARTE BINE“. Lansarea a fost executată „ca la carte“, cu respectarea riguroasă a indicațiilor tactice și tehnice și - lucru de asemenea important - a normelor de siguranță stabilite.

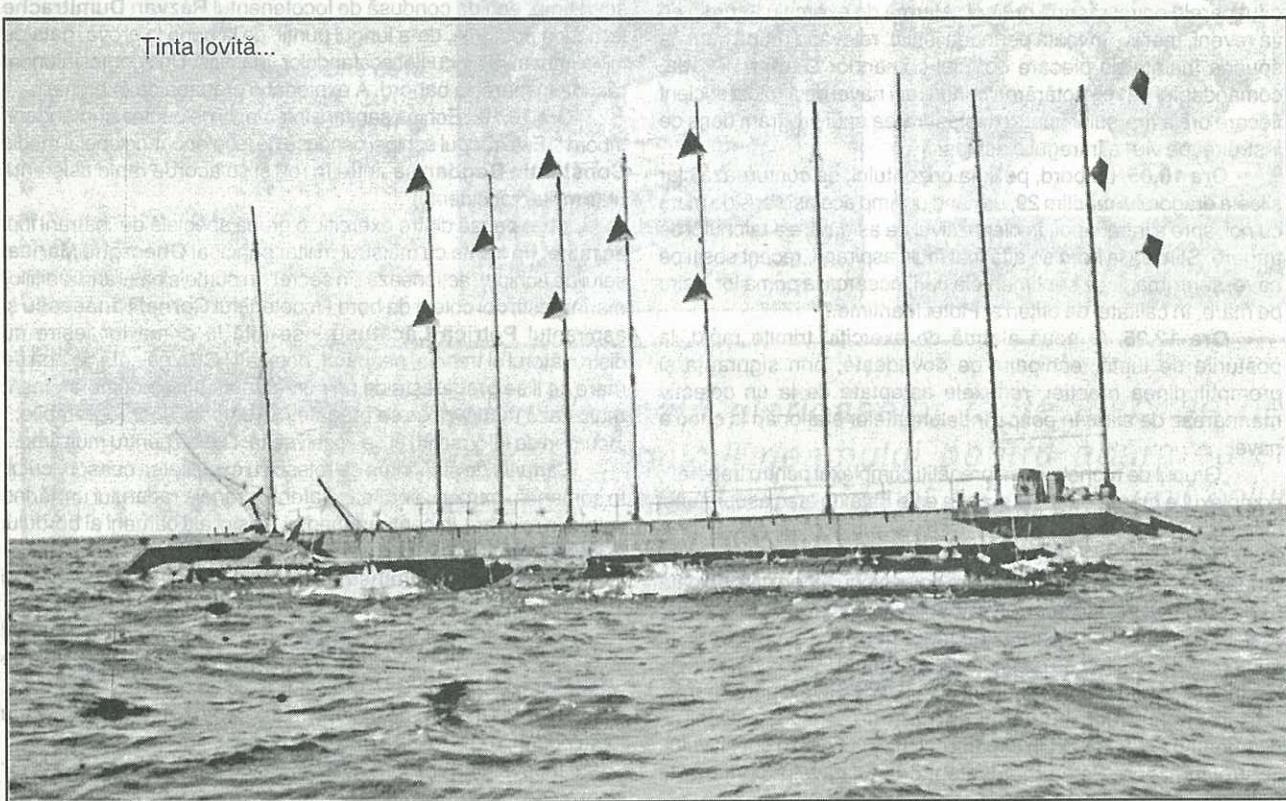
Exercițiul a constituit, deci, în ansamblul său o reușită, un bun prilej de instruire în mare (din păcate,



datorită condițiilor materiale un prilej prea rar) și binemeritat pentru echipaje și mai ales pentru tinerii aspiranți aflați la bordul navelor pentru care acesta a constituit și prima ieșire în mare, de anvergură mai deosebită (la unii chiar o primă ieșire în mare la bordul navelor de luptă, în ipostaza de ofițeri ai flotei).

*Părerea mea este că acest exercițiu a dovedit faptul că avem încă un potențial uman valoros, de profesioniști de elită, care știu **CE** trebuie să facă, fiecare în rolul ce-i revine și **CUM** să-și ducă la înndeplinire misiunile încredințate, suplinind lipsa materialelor de tot felul, cu devoțiune, inteligență și muncă, cu eforturi continue și anonime care-i fac să merite pe deplin respectul tuturor. Sperăm, însă, să avem cât mai curând și **CU CE** - adică resurse materiale strict necesare - să punem în valoare resursele umane deosebite pe care le avem.“ ■*

Tinta lovită...



Cu distrugătorul MĂRĂŞESTI în misiune de asigurare

Colonel Costin CONSTANDACHE

12 octombrie 2000, ora 7,00. Suntem la bordul navei amiral a Flotei Maritime care se pregătește să ridice ancora pentru a participa la acest exercițiu de anvergură, având ca misiune principală asigurarea raionului în care vor avea loc tragerile de calificare cu rachete navale, efectuate de vedete purtătoare de rachete, iar ca obiectiv secundar, îndeplinirea misiunilor specifice ale navei, prevăzute în Planul pregătirii pentru luptă. La bord echipajul se află la posturile de manevră; din frânturi de fraze și din evidența bună dispoziție a oamenilor realizăm ușor bucuria pe care o încearcă fiecare, prilejuită de ieșirea în larg „după un timp mult prea îndelungat de staționare la cheu“. „PREA ÎNDELUNGAT“ - cum exclamă un Tânăr ofițer. „Așteptăm și ziua în care aceste ieșiri nu vor mai fi evenimente, dorite și așteptate îndelung ci, cum este firesc, fapte obișnuite“ - continuă un alt coleg de bord.

Ora 7,30. Ne desprindem de cheu și în scurt timp ieşim printre „brațele“ protecțoare ale digurilor, în larg.

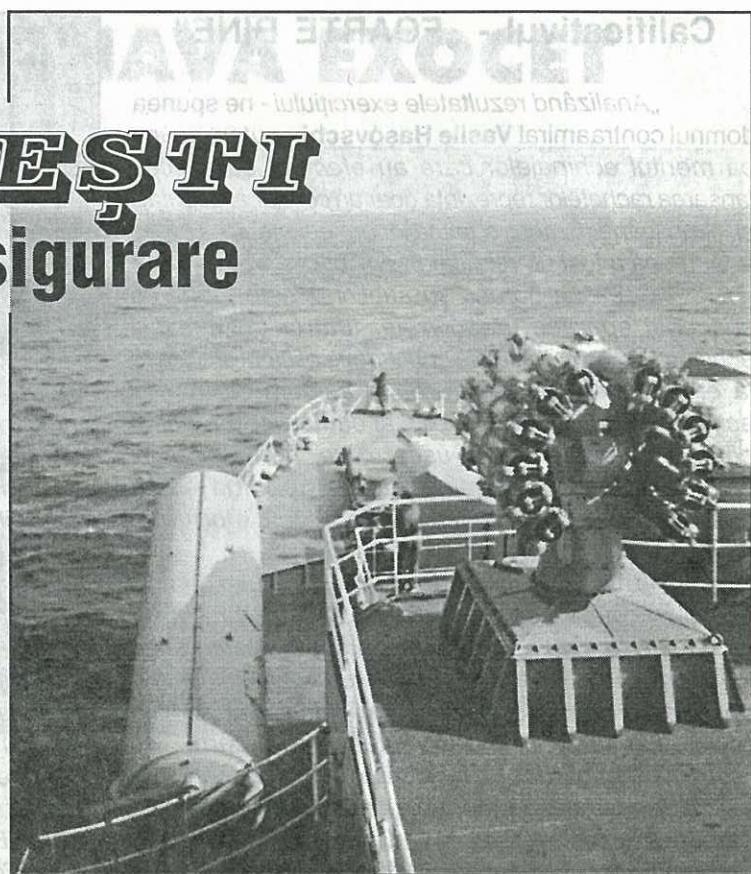
Ora 9,00. Distrugătorul ia drum spre Nord - Nord-Est; prin difuzele navei răsună ordinul „Alarmă de exercițiu!“, ordin ce va reveni, mereu, în toată perioada ieșirii, relevând (după cum ne spunea înainte de plecare domnul comandor **Dumitru Preda**, comandantul navei) hotărârea conducerii navei de a folosi eficient fiecare oră a marșului pentru desfășurarea unui program dens de instruire „pe viu“ a întregului echipaj.

Ora 10,05. La bord, pe linia orizontului, se conturează clar silueta dragorului maritim 29, urmând un timp același sens de mars cu noi, spre a intra, apoi, în dispozitivul de asigurare a raionului de tragere. Stîm că la bord se află mai mulți aspiranți, recent sositii pe nave, și-mi imaginez sentimentele ce-i încearcă la prima lor ieșire pe mare, în calitate de ofițeri ai Flotei Maritime...

Ora 12,25. O nouă alarmă de exercițiu trimite rapid, la posturile de luptă, echipajul ce dovedește, prin siguranță și promptitudinea reacției, reflexele așteptate de la un colectiv marinăresc de elită, în profida îndelungatelor staționări la cheu a navei.

„Grupul de rachete pupa pregătiti complexul pentru tragereli!“; complexul e manevrat rapid și nava este gata de atac asupra unei tînte navale.

Ora 13,50. „La posturile de manevră! Pregătiți ancora pentru fundarisi!“ După șase ore de mars nava a ocupat poziția indicată în dispozitivul de asigurare a raionului de tragere. În comandă, „ochiul scrutător“ al radarului de mare performanță ne arată că suntem la 38 Mm Est de coastă, travers Sfântu Gheorghe. Puncte luminoase indică amplul dispozitiv ocupat de navele participante, într-un unghi drept, cu vîrful pe gura de vărsare a Dunării; distrugătorul este plasat în capătul cel mai de Est al dispozitivului, controlând zona. Este urmărit atent drumul navelor comerciale (avizate de aflare) din apropierea raionului.



Ora 17,00. „Echipa de distrugeri pe puntea de manevră!“ În scurt timp, echipa condusă de locotenentul **Răzvan Dumitracă** își ocupă posturile, de-a lungul punții, de la pupa la proa, gata de luptă împotriva atacurilor scafandrilor „inamici“. Un zgromot înfundat răsună în mare, la babord. A explodat o grenadă de exercițiu...

Ora 18,10. „Echipa sanitară interveniți pe puntea comandant, tribord!“ Este rândul echipei conduse de locotenent-colonelul medic **Constantin Bogdan** să „intre în rol“ și să acorde rapid asistență unui militar „accidentat“...

Într-o pauză dintre exerciții, o grupă specială de „bătrâni lupi de mare“, în frunte cu maistrul militar principal **Gheorghe Marica**, șeful de echipaj, acționează „în secret“ în numele păstrării tradițiilor marinărești; doi colegi de bord - locotenentul **Cornel Tănărescu** și aspirantul **Petrică Lăcătușu** - se află la prima lor ieșire cu distrugătorul și trebuie, neapărat, botezați! Cu o găleată de apă de mare ce li se pregătește de pe puntea etalon... „Victimele“, însă, realizează manevra ce se pregătește (datorită unor regretabile... „surgeri de informații“) și se eschivează. Dar nu pentru mult timp...

Carturile de staționare se rotesc cu exactitatea ceasornicului. În comandă, oamenii scrutează atent ecranele radarului urmărind tîntele în mișcare. În compartimentul mașini alti oameni ai bordului asigură funcțiile vitale ale navei.

13 octombrie, dimineață. Este ora... Sunt ridicate pavilionul și geacul. Marea este calmă, vînt slab din Nord-Est.

Veghea este sporită, pe navă. Ne apropiem de momentul culminant al exercițiului când, undeva, la Sud-Vest de noi, rachetele ce vor fi lansate de vedete vor „căuta“ tînta pe care o „vedem“ pe radar...

Ora 10,15. „Alarmă de luptă!“ Se trece la exerciții tactice cu toate posturile și serviciile de luptă...

Undeva, pe cerul înnorat, sunt localizați „arbitrii“ - un elicopter și un avion de observație.



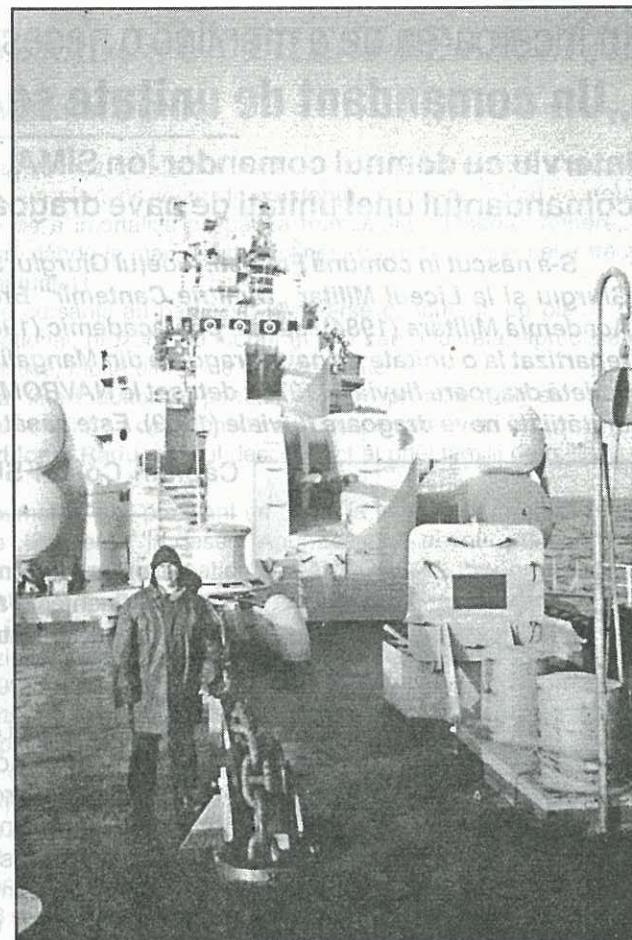
MAREA NOASTRĂ CEA DE TOATE ZILELE

Ora 11,25. S-a efectuat lansarea și, în scurt timp, auzim prin radio vocea contraamiralului **Vasile Hașovschi**, aflat în punctul de comandă de la Sfântu Gheorghe, felicitând echipajele vedetelor care au lansat. Rachetele și-au atins cu precizie țintă. Echipajul distrugătorului se bucură de rezultatul colegilor de pe vedete; doar „rachetășii” lui D 111 încearcă o undă de explicabil regret.

Ora 11,40. „La posturile de manevră! Manevra provoacă la post!... Vira ancoră!... Ancora la suprafață!... Mașina încet înainte! Liber la posturile de manevră!“ Nava ia drum de întoarcere, iar la bord exercițiile de alarmare a diverselor compartimente continuă cu perseverență, tot drumul, până în rada portului Constanța.

După manevra de acostare îl rugăm pe domnul căpitan-comandor **Ion Custură**, secundul navei, să menționeze numele câtorva oameni din echipaj care s-au evidențiat în cursul exercițiului. „Înregul echipaj a actionat, în aceste zile, asa cum ne așteptam - la înălțimea exigențelor presupuse de misiunile ce le revin la bordul celei mai mari nave a Flotei Maritime. Menționează activitatea căpitan-comandorului **Ilie Truță** (ofițer cu navigația care a asigurat pregătirea marșului, a hărților electronice, a pus la punct sistemul de navigație „Navysailer”, care a ușurat mult munca pe timpul asigurării), precum și a maștrilor militari **Gheorghe Mihai** (timonier), **Constantin Muraru** (aparatură de navigație). Din cadrul serviciului de luptă artillerie și rachete, unde acționează un colectiv redutibil de profesioniști, menționează pe comandanțul grupului, căpitan **Mugurel Poleanschi** și maștrii militari **Teodor Croială** (rachetist), locotenent **Gheorghe Marcu** și maștrii militari **Dan Hoștiuc** și **Florin Grideanu** (artileriști) și, cu o mențiune specială, pe oamenii de la mașini, condusi de căpitanul **Nicolae Sava**, șeful mecanic al navei, pentru munca lor „nevăzută, la umbra punții”, cum se spune, la temperaturi ce ating uneori 50 grade, dar care știu, așa de bine, să îndeplinească prima condiție ca „marina să meargă” - să „meargă masina”.

Pe scurt, marșul a fost deosebit de util pentru instruirea echipajului care a folosit eficient cele două zile pentru perfectionarea activității sale, în condiții - atât de dorite - de acțiune în mare.“



MANIFESTĂRI ORGANIZATE DE LIGA OFITERILOR DIN MARINA MILITARĂ

Cu o tenacitate demnă de admirat, mai cu seamă că și desfășoară activitatea într-un context social deloc stimulatoriu, marcat de dificultățile materiale ale acestei prelungite tranziții, Comitetul director al Ligii Ofiterilor din Marina Militară își urmărește obiectivele statutare, organizând numeroase activități culturale, științifice și de divertisment menite să contribuie la stimularea spiritului de corp, la perfectionarea profesională a tinerilor ofițeri, la organizarea în mod plăcut și util a timpului liber al membrilor Ligii. În rândurile de mai jos vă prezentăm doar câteva dintre aceste manifestări.

CONCURSUL „CEL MAI BUN OFIȚER DE CART“

Concursul profesional cu tema „CEL MAI BUN OFIȚER DE CART DIN MARINA MILITARĂ“ se va desfășura pe data de 22 noiembrie, la bordul distrugătorului MĂRĂȘEȘTI, și se adresează tinerilor ofițeri - de la aspirant la căpitan. Câștigătorii concursului, având ca scop stimularea activității profesionale la bordul navelor, vor primi, în afara diplomelor, premii în bani (locul I – 1.000.000 lei, locul al II-lea – 750.000 lei, iar locul al III-lea – 500.000 lei).

REVELION 2001

Răspunzând sugestiilor ce s-au făcut, Liga Ofiterilor din Marina Militară va organiza petrecerea REVELIONULUI 2001, la Căminul Militar nr.1 din Constanța oferind, astfel, posibilitatea membrilor săi și familiilor acestora să întâmpine, împreună, zorii secolului XXI.

BALUL OFITERILOR

De un frumos succes s-a bucurat BALUL OFITERILOR din Marina Militară, organizat cu ocazia Zilei Armatei Române, la Căminul Militar nr. 2 Constanța.



OAMENII BĂTRÂNULUI FLUVIU

În încercarea de a menține o necesară stare de echilibru, „Un comandant de unitate se află între ciocan și nicovală“

Interviu cu domnul comandor Ion SIMA,

comandantul unei unități de nave dragoare fluviale

S-a născut în comuna Frătești, județul Giurgiu. Studiile liceale le-a făcut la Liceul „Ion Maiorescu“, în Giurgiu și la Liceul Militar „Dimitrie Cantemir“ Breaza. A urmat Școala Superioară de Marină (1969), Academia Militară (1984), cursul postacadamic (1989). La absolvirea Școlii Superioare de Marină a fost repartizat la o unitate de nave dragoare din Mangalia (până în 1971). A îndeplinit funcțiile: comandant de vedetă dragoare fluvială (1975); detașat la NAVROM (1978-1979); șef de stat major (1989) și comandant al unității de nave dragoare fluviale (1989). Este căsătorit și are o fiică, absolventă a Academiei de Poliție.



Căpitan Costel SUSANU

- Domnule comandor, în ce mod influențează activitatea unității dumneavoastră recenta restructurare a Flotilei Fluviale?

- Nu începe nici o îndoială că recenta restructurare a Flotilei Fluviale are asupra activității unității noastre o influență negativă însă aceasta se răspândește, deocamdată, mai mult asupra stării moralului efectivelor decât asupra capacitatii de luptă a unității.

Acum, cu siguranță, nu se poate vorbi de un „deficit“ al capacitatii de luptă ca urmare a procesului de restructurare.

Cu timpul, însă, situația se poate schimba. Datorită faptului că în urma procesului de restructurare posibilitățile de avansare în cariera militară devin limitate, un număr tot mai mare de cadre tinere și-au manifestat dorința de a participa la concursurile de ocupare a funcțiilor libere din alte garnizoane (Brăila, Constanța, Mangalia). Astfel, în viitor, capacitatea de luptă a unității poate fi serios afectată prin plecarea cadrelor la alte unități.

Mai mult, eu înțeleg prin restructurare nu numai reducerea efectivelor, dar și modernizarea tehnicii de luptă, a armamentului. Ori tehnica de dragaj din unitate nu cred că mai poate face față în totalitate cerințelor unui dragaj eficient, modern.

- Care este situația încadrării cu personal și cum se desfășoară instruirea acestuia? Cum evitați scăderea entuziasmului pentru exercitarea profesiei, în condițiile orelor reduse de pregătire efectivă pe fluviu?

- În momentul de față încadrarea pe categorii de personal este de 50% la cadre și 30% la militari angajați și militari în termen. Mai rău stăm cu încadrarea la militari în termen și angajați, având în vedere faptul că unitatea este dotată cu o mare cantitate de tehnică.

Sperăm ca în perioada următoare, în urma procesului de restructurare și reorganizare a unităților luptătoare, care sunt constituite în cadrul forțelor operaționale, să primim personal astfel încât să îndeplinim sarcinile și misiunile încredințate unității noastre.

Eșaloanele superioare de care aparținem depun eforturi mari pentru ca unitatea noastră să atingă parametrii optimi. Cu toate acestea lipsa personalului, numărul mare de servicii și o parte de tehnică aflată în stare de conservare afectează procesul de instrucție.

Cum se desfășoară instruirea acestora? Procesul de instruire se desfășoară în condițiile unui buget restrâns alocat pentru instruire și cu un personal încadrat deficitar.

Să-i dăm Cezarului ce-i al Cezarului! Dar și luptătorului, instrucție! Problema noastră este că ne învârtim într-un cerc amețitor, încărcați de sarcini și responsabilități diverse, toate acestea în detrimentul instrucției. După părerea mea, o unitate de marină ar trebui să fie eliberată de toate sarcinile ce țin de sectorul administrativ și logistic pentru a se putea ocupa în mod eficient de instrucție. În structura acestor unități, comandanții de nave nu trebuie să aibă nici o altă responsabilitate, decât aceea de a-și instrui oamenii din subordine.

Totuși, avem cadre tinere, o comandă a unității cu o bogată experiență pe fluviu, maistri militari buni profesioniști și militari angajați bine pregătiți, cu o mare dorință de a demonstra ce pot. Toate acestea ne determină să intensificăm activitatea de pregătire, în ciuda tuturor dificultăților.



OAMENII BĂTRÂNULUI FLUVIU

- Cum reușiți să ieșiți din acest „cerc amețitor“ despre care vorbiți?

- După cum se știe, oamenii, în firea lor, sunt subiectivi și sensibili. Senzațiile pe care le au, ca marinari, reușesc să-i entuziasmeze. Oamenii se motivează și singuri prin dorința de a-și demonstra că pot mai mult. De asemenea, ei nu vor să rămână mai prejos decât ceilalți; chiar dacă întâmpină greutăți, farmecul meseriei este atât de puternic, încât îi face să meargă și mai departe. Bineînțeles, și eu, în calitate de comandant, port cu ei un dialog permanent încercând să le mai alung temerile referitoare la viitorul unității sau al funcțiilor pe care le ocupă.

Un comandant de unitate este ca între ciocan și nicovală, între cerințele eșaloanelor superioare și solicitările oamenilor pe care îi comandă. El trebuie să realizeze o armonizare, să stabilească un echilibru. Dacă nu are părghiiile prin care să se realizeze acest lucru, mai ales prin menținerea moralului oamenilor, a motivației lor, este foarte greu. Motivația și entuziasmul subordonăților trebuie întreținute, lucrându-se cu ei regulamentar și asigurându-le condițiile minime pentru îndeplinirea sarcinilor. Astăzi, mai mult ca oricând, trebuie să fim camarazi de la primul până la ultimul om, fără a abdica de la rigorile actului de comandă sau de la sarcinile pe linie profesională. Trebuie să înțelegem fiecare prin ce trecem și să ne sprijinim reciproc în realizarea sarcinilor. Numai uniți ne putem face datoria și fiți convins că un marinări își cunoaște această datorie și va rămâne credincios misiunii sale.

- Care sunt cele mai acute probleme sociale cu care se confruntă subordonății dumneavoastră?

- Într-adevăr, în centrul preocupărilor noastre am situat de fiecare dată OMUL, indiferent de grad și funcție, pentru care facem tot ceea ce este posibil în vederea asigurării condițiilor optime necesare atingerii scopului pe care ni l-am propus.

Aveam în atenție să asigurăm cadrelor militare drepturile bănești și de echipare, încadrarea pe funcții conform performanțelor profesionale dovedite și, nu în ultimul rând, condiții de pregătire și instruire bune.

În topul problemelor sociale conduce, ca de altfel peste tot, lipsa locuințelor. Astfel, o bună parte din soldă se duce pe chirie și pe cheltuielile de întreținere și, dacă până acum câțiva ani prețurile erau rezonabile, de la apariția Zonei Libere Giurgiu acestea au crescut foarte mult, devenind insuportabile. O altă problemă ar fi lipsa protecției sociale pentru familiile cadrelor militare, serios afectate de procesul de restructurare a întreprinderilor. Astfel, soțile cadrelor militare au fost printre primele disponibilizate deoarece se presupune că au o situație materială mai bună, idee total neaddevărată.

Cred că este necesară o mai bună transparență în relațiile cu societatea civilă pentru evitarea unor astfel de situații, eu personal purtând discuții pe această temă, de fiecare dată când am avut ocazia, cu factorii de decizie locali.

- Ce priorități aveți pentru perioada imediat următoare, până la sfârșitul anului?

- Principalele priorități pentru perioada imediat următoare se referă la pregătirea echipajelor pentru obținerea de rezultate bune și foarte bune în cadrul verificărilor ce vor avea loc în luna noiembrie, asigurarea unor condiții de muncă optime (aici aş menționa că unitatea se confruntă cu lipsa carburanților necesari funcționării caldarinei), ridicarea nivelului de pregătire a cadrelor și militariilor, asigurarea pazei și siguranței



unității cu efectivele pe care le avem la dispoziție, întreținerea și exploatarea tehnicii în condițiile temperaturilor scăzute.

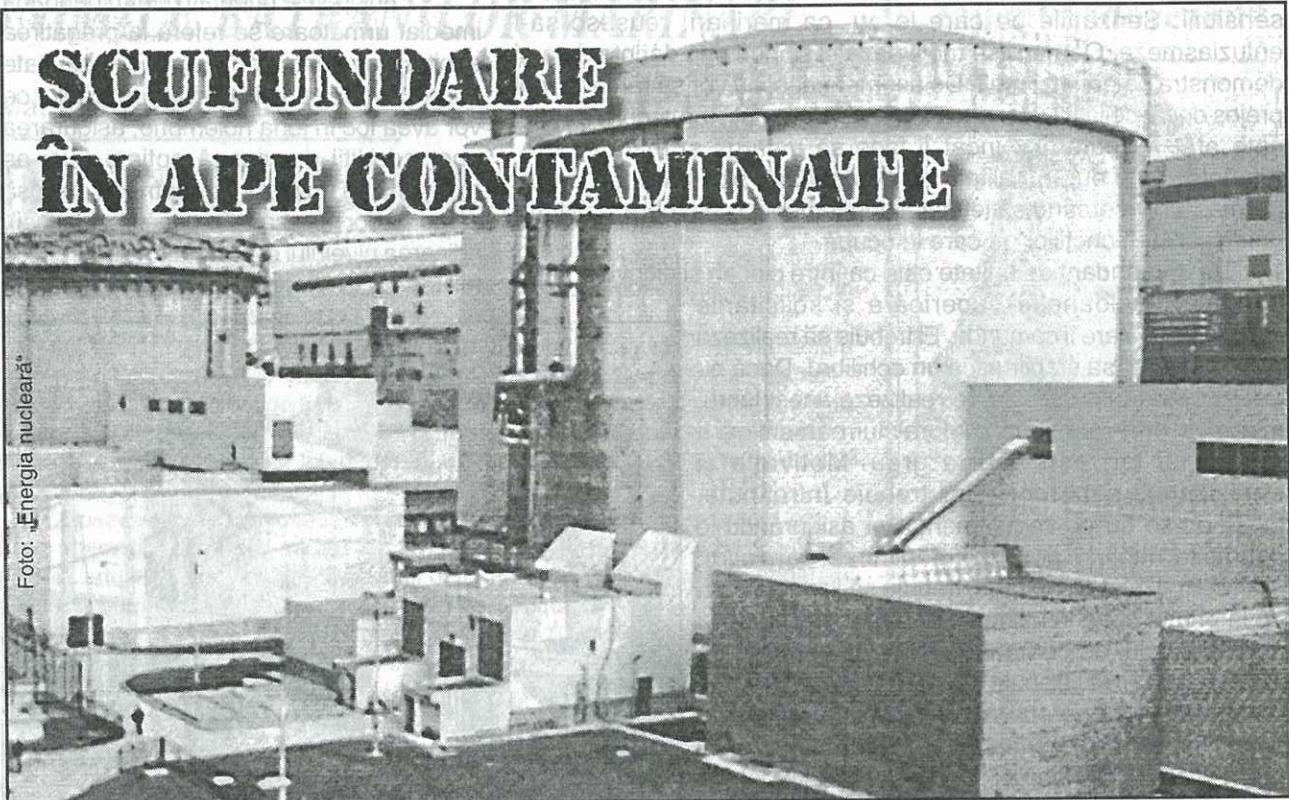
Ca o concluzie generală și de principiu, aş dori o judecată dreaptă, corectă și nu pripită (de circumstanță) privind prezentul și viitorul navelor dragoare la fluviu, dar mai ales în ceea ce privește existența viitoare a garnizoanei de marină Giurgiu.

MARINA MILITARĂ ÎN SERVICIU PUBLIC

Scafandrii militari au realizat o intervenție în premieră la Centrala Nuclearo-Electrică de la Cernavodă

SCUFUNDARE ÎN APE CONTAMINATE

Foto: „Energia nucleară”



În perioada 16-19 septembrie a.c. Centrul de Scafandri a fost solicitat și a intervenit pentru remedierea unei defecțiuni apărute la sistemul de încărcare-descărcare a combustibilului nuclear de la unitatea unu a Centralei Nuclearo Electrică de la Cernavodă. Intervenția - prima de acest fel în România - a pus probleme deosebite din punctul de vedere al siguranței oamenilor și al intervenției propriu-zise într-un mediu contaminat.

Bogdan DINU

Un director de ziar afirma cu ceva vreme în urmă că lucrurile pozitive care se întâmplă în țara asta, bunul mers sau realizările din orice domeniu, nu ar avea nevoie de mediatisare, deoarece s-ar încadra în ceea ce am numi normalitate. Dar pentru că trăim într-o lume în care aproape totul este inversat, realitatea românească este alta, iar ceea ce este cu adevărat periculos este faptul că actuala stare de anomalitate în care ne aflăm tinde tot mai mult să fie percepută ca una de „normalitate”. Normal ar fi ca navele Marinei Militare să fie mai mult timp în mare și nu să stea legate la cheu așteptând vremuri mai bune. Cu alte cuvinte, recenta intervenție a scafandrilor militari la Centrala Nuclearo Electrică de la Cernavodă - care în alte vremuri ar fi fost privită ca un contract obișnuit, este drept, și cu partea ei de senzational - poate fi privită altfel, demonstrând acelora care încă se mai îndoiesc că Marina Militară, sau cel puțin unele unități ale sale, poate interveni cu succes și într-un domeniu de înaltă tehnologie, cum este o centrală nucleară.

Poate nu e lipsit de importanță să menționăm că anterior contactării Centrului de Scafandri, CNE Cernavodă solicitase și o societate privată - e vorba de firma „Onacva” - care, după ce a fost informată despre natura intervenției, nu a mai revenit. Nu dorm să tragem concluzii pripite, dar faptele au demonstrat că doar Centrul de Scafandri a fost în măsură să intervină și să remedieze, în timp

util, defecțiunea apărută. De altfel, scafandrii militari nu erau la prima intervenție la CNE Cernavodă. Ei au asistat - din punct de vedere al probelor hiperbarice - și punerea în funcțiune a reactorului unu și au efectuat și alte intervenții, mai puțin periculoase și de mai mică amploare, la sistemul de alimentare cu apă al instalației de răcire, după cum și CNE Cernavodă și-a autorizat personalul pentru a lucra în mediu hiperbar tot la Centrul de Scafandri. Intervenția de acum era însă cu total altceva.

Defecțiune submersă

În ziua de 16 septembrie, Centrul de Scafandri a fost solicitat de către CNE Cernavodă pentru o intervenție în regim de urgență. Motivul: instalația de încărcare-descărcare a combustibilului nuclear de la reactorul unu, respectiv instalația de transfer - care lucrează în incintă submersă, respectiv bazină special amenajate, umplute cu apă - se blocase. Mai precis, căruciorul care transportă combustibilul nuclear uzat în bazinile de răcire și care se deplasează pe sine, se blocase pe parcurs. La momentul respectiv au fost luate în calcul mai multe opțiuni, ultima și cea mai puțin probabilă fiind oprirea reactorului, dacă sistemul de încărcare-descărcare nu ar fi fost remediat. Dar această opțiune a fost luată în calcul doar la modul teoretic, deoarece din observațiile specialiștilor centralei rezulta că problema era rezolvabilă. Intervenția scafandrilor trebuia să ducă la remedierea defecțiunii produsă pe



MARINA MILITARĂ ÎN SERVICIUL PUBLIC

un tunel de transfer al combustibilului uzat. Trebuie precizat că acest combustibil uzat se evacuează din reactor complet automatizat într-un bazin de transfer, după care, în timp, este transportat la un depozit de stocare permanent.

„Problema părea simplă la prima vedere - ne-a declarat comandorul **Constantin Bengheș**, comandantul Centrului de Scafandri - judecând după adâncimea apei, dimensiunea arealului unde trebuia să-și desfășoare activitatea scafandru, iar lucrarea tehnică respectivă părea simplă. Dar, ne-am lovit de lipsa de informații privitoare la cauza care a produs această defecțiune.“ Specialiștii centralei au emis mai multe ipoteze de lucru, unele dintre ele bazate pe studii tehnice amânunțite. De altfel, centrala de la Cernavodă se află într-o rețea informatică, CANNET, care cuprinde toate centralele nucleare din lume construite cu asistență canadiană și care cuprinde informații despre avarii sau defecțiunile produse în timp la toate aceste centrale. Aceiași specialiști au mers chiar mai departe. Domnul **Ruhan Ibadula**, inginer șef Radioprotecție, securitatea muncii și PSI, ne-a declarat: „Pentru a fi mai eficienți, am refăcut tot acest sistem cu cărucior și cu bandă de rulare într-o zonă „curată“ (este vorba de echipamentul de la unitatea doi) care a fost verificat. Ipotezele de lucru rezultate urmău să fie confirmate sau infirmate la inspectia cu camera TV. După această inspectie a fost clar unde este problema și scafandru respectiv a fost trimis la punct fix.“

A doua zi, o echipă tehnică de la Centrul de Scafandri, dotată cu un sistem subacvatic de televiziune cu circuit închis s-a deplasat la Cernavodă pentru a inspecta vizual zona respectivă. În prealabil, aparatul a fost testat în laboratorul hiperbar pentru a găsi cea mai bună poziție de amplasare a camerei TV astfel încât câmpul vizual să ofere cât mai multe informații necesare scafandrilor. Inspectia subacvatică s-a desfășurat în noaptea de 17 septembrie și în ziua următoare, ocazie cu care a fost identificată cauza, cât și măsurile care trebuiau luate pentru remedierea ei. Unul dintre cărucioarele de transfer prezenta o defecțiune la sistemul de rulare, datorită uzurii sistemelor de angrenaj, problemă care se putea remedia într-un timp relativ scurt înălțându-se totodată și cauzele care ar putea produce ulterior astfel de defecțiuni.

Scufundarea

Faza a doua a operațiunii, respectiv scufundarea - care nu trebuia să dureze mai mult de o jumătate de oră - ridică totuși anumite probleme. Aceasta deoarece nu există o intervenție anterioară în astfel de situații care să ofere o oarecare experiență asupra măsurilor care trebuie luate în lucrul subacvatic într-o incintă cu un anumit nivel de radiații. „Timp de o zi și o noapte specialiștii



Foto: cpt. cdor. Florian Stănculeț

Echiparea în costumele anticontaminare. De la stânga la dreapta: cdor. Mircea Micu, maștrii militari cl. a II-a Constantin Grosu și Mircea Constantin

Centrului de Scafandri, în principal de la laboratorul hiperbar, au căutat soluții la această problemă - ne-a declarat domnul comandor **Constantin Bengheș**. Dupa două-trei încercări s-a găsit un sistem de scufundare format dintr-un costum de scafandru uscat, care izolează complet scafandru de mediul ambient (în el nu intră apă și deci pericolul de contaminare este anulat). Acest costum a fost combinat cu un sistem de scufundare cu circuit închis care, de asemenea, nu permite intrarea apei din exterior către scafandru în momentul expirării gazului respirator. O astfel de misiune nu se poate executa conform unor ordine strict militare, ci pe bază de voluntariat și a unei selecții a oamenilor cel mai bine pregătiți profesional, cu aptitudini psihice foarte solide, care să înțeleagă și pericolul de iradiere și contaminare. Spre bucuria noastră, din prima încercare, cei doi scafandri, maștrii militari clasa a II-a **Constantin Grosu** și **Mircea Constantin**, au acceptat să execute lucrarea, au înțeles măsurile de securitate și au confirmat că pot executa tehnic scufundarea și depanarea. Scafandrii au testat întregul echipament în laboratorul hiperbar în condiții de presiune, de vizibilitate și temperatură oferite de incintele imerse ale instalației de la centrală.“

Scufundarea propriu-zisă a avut loc în ziua de 19 septembrie și s-a desfășurat în timp util și cu rezultatele scontate. Lucrarea a fost executată de un singur scafandru, **Constantin Grosu**, nefiind necesară intervenția celui de-al doilea membru al echipei. Defecțiunea a fost remediată, iar sistemul de încărcare-descărcare cu combustibil nuclear al reactorului unu a fost declarat operațional. Nu s-au produs contaminări, iar echipamentul a funcționat foarte bine. De altfel, întregul personal care a participat la această activitate, inclusiv cel tehnic, a fost supus unui control amănuntit efectuat de specialiștii centralei.

În „spatele“ scufundării s-a aflat o întreagă echipă care merită a fi amintită, chiar și parțial. Scafandrii au fost asistați din punct de vedere organizatoric de comandorul **Mircea Micu**, iar din punct de vedere tehnic de comandorul **Dănuț Pața**, șeful laboratorului hiperbar, care este și instructor scafandru. Asistența medicală a fost asigurată de locotenent-colonel **Ionel Marinescu**, medic hiperbarist, iar unul dintre tehnicienii de bază care a pregătit echipamentul de scufundare este maștrul militar principal **Radu Tudor**, instructor în școală de scafandri. Căpitan-comandorul **Florian Stănculeț** a fost șeful de sanieră pe timpul intervenției, la care au mai participat și maștrul militar clasa I **Adrian Horhocea** și maștrul militar clasa a II-a **Daniel Cărnu**.



Foto: CNE Cernavodă
A treia „barieră“: aplicarea unguentului ca mijloc suplimentar de protecție



MARINA MILITARĂ ÎN SERVICIUL PUBLIC



Foto: cpt-cdor. Florian Stănculeț



Foto: cpt-cdor. Florian Stănculeț

„Ape slab contaminate“

Dincolo de titlul „jurnalistic“ al articolului nostru - în esență corect - trebuie să facem, totuși, anumite precizări legate de nivelul contaminării. Fiind vorba de un domeniu unde competența noastră este sever limitată, informațiile ne-au fost oferite de persoana cea mai autorizată, domnul inginer șef Radioprotecție, **Ruhan Ibadula**, și reprezintă punctul de vedere oficial al CNE Cernavodă.

„Apa despre care este vorba este demineralizată și se află în bazinele în care se transferă combustibilul ars care este scos din reactor. Aceste bazine au sisteme de purificare, adică tot ce este înăuntru este păstrat foarte curăț și, automat, eventuala radioactivitate care există este curătată. În ceea ce privește condițiile radiologice din zonă, noi am făcut o evaluare preliminară și măsurările efectuate cu echipamente legale, metrologate, aprobate de autoritățile române, au dat la iveau o doză de radiații de numai 20 de unități (pentru o durată a intervenției de două ore - în realitate ea nu a depășit 5 minute). Pentru comparație, pot să vă spun că doza naturală este de 2000 de unități (pentru toate tipurile de radiații pe durata unui an. n.n.). Acesta a fost riscul radiologic pentru respectiva lucrare. Cu alte cuvinte, riscul radiologic a fost nesemnificativ, lucru confirmat și după activitate prin rezultatele măsurătorilor. Cea mai mare problemă, din perspectiva mea, a fost acest baraj psihologic, care este firesc, mai ales pentru oamenii din afara centralei. Și eu aş ezita dacă cineva mi-ar propune, de exemplu, să fac o scufundare la 20 de metri. Am remarcat că trebuie să explicăm celor care vin la centrală ce înseamnă radiațiile, cum să trateze acest subiect. De fapt, am și avut o ședință de pregătire cu scafandri, înaintea scufundării, care a durat aproape două ore. Pot spune că am avut și concursul lor, deoarece doi dintre ei mai fuseseră la testul de presiune al anvelopei de la reactorul unu și cu acest prilej au urmat și cursul de introducere în centrală (este un curs standard) și aveau noțiuni despre ce înseamnă radioactivitatea.“

Desigur, contaminarea reprezintă altceva și nu se identifică cu iradierea. Apa din bazinele respective este considerată „slab contaminată“. Pe timpul intervenției, potrivit unei concepții sănătoase care există în cadrul centralei, scafandrii au beneficiat de o triplă protecție: costumul de scufundare etanș, sub care se află un al doilea costum pentru prevenirea contaminării (din dotarea centralei) și o a treia barieră, reprezentată de un unguent pentru piele, astfel încât dacă se ajungea, accidental, la contactul cu apa contaminată, aceasta să nu se fixeze. Ele au insuflat scafandrilor un grad de încredere mai mare și au dus la depășirea impactului psihologic al scufundării.

Beneficii și experiență

„Ca rezultate finale ale acestei intervenții - a concluzionat comandorul Bengheș - putem aminti un spor de experiență în ceea ce privește intervenția scafandrilor în condiții speciale. De asemenea, s-a putut întocmi cu această ocazie un algoritm foarte clar asupra măsurilor care trebuie luate în astfel de situații. În al treilea rând, de comun acord cu conducerea centralei, s-a căzut de acord că se impune întocmirea unui contract de service între cele două instituții, după ce se determină cu exactitate întreaga gamă de lucrări și defecțiuni care pot apărea, în timp, la un astfel de obiectiv de importanță strategică. Nu în ultimul rând, această activitate a fost generatoare de fonduri financiare substanțiale, care permit Centrului de Scafandri să-și înlocuiască echipamentul utilizat la această lucrare (aceasta deoarece a intrat în contact cu apa contaminată) prin achiziționarea unuia nou, de același tip și caracteristici. Contractul a fost încheiat având în vedere că trebuie acoperite cheltuielile curente legate de intervenția propriu-zisă, salarizarea personalului, contravalorearea echipamentului utilizat - care nu este neglijabilă - și beneficiul Centrului de Scafandri care, ca orice agent economic serios, trebuie să-și creeze resurse financiare pentru dezvoltarea ulterioară.“



MARINA MILITARĂ ÎN SERVICIUL PUBLIC

Așadar, intervenția poate fi privită din trei puncte de vedere. Primul - și cel mai important - Centrul de Scafandri a fost singurul în măsură să rezolve această defecțiune în timp util la un obiectiv de interes strategic. Al doilea aspect vizează antrenarea personalului tehnic, medical și cel de scafandri pentru a actiona în alte condiții decât cele obișnuite. Ultimul aspect este cel financiar.

Activitățile extrabugetare - o soluție viabilă

Până de curând Centrul de scafandri a fost una din puținele unități din cadrul Ministerului Apărării Naționale care dispunea de facilitatea legală de a executa lucrări în folosul altor agenți economici, români sau străini, care activează pe teritoriul național și de a obține astfel fonduri financiare. Astfel, se actionează în sensul micșorării presiunii asupra bugetului Ministerului Apărării Naționale, al Forțelor Navale și al Centrului de Scafandri. Anul acesta, Centrul de Scafandri a avut un plan de activități extrabugetare relativ redus (fiind primul an în care s-a aplicat) care a fost atins și depășit. Veniturile realizate în monedă națională rămân în întregime la dispoziția Centrului de scafandri, iar fondurile în valută rămân în proporție de 50%, restul fiind vărsat la rezerva valutară a tării.

Problema veniturilor extrabugetare, mai ales în condițiile actuale deusteritate bugetară, nu poate fi epuizată în câteva rânduri și promitem să revenim pe această temă. În încheiere, am solicitat totuși opinia comandorului Bengheș în legătură cu modul în care poate fi îmbunătățit acest mecanism al veniturilor extrabugetare și a modului cum sunt folosite: „Centrul de scafandri a tratat serios problema activităților extrabugetare. Ne-am străduit să elaborăm un proiect de hotărâre de guvern care să ne confere legislația necesară desfășurării unei game de servicii cât mai largă, în scopul simplificării activității de achiziție de tehnică și tehnologie de scufundare noi și de a o menține în activitate pe cea veche. Aici ne lovim însă de o altă problemă: majoritatea echipamentului de scufundare este de proveniență străină, iar la nivelul Ministerului Apărării achiziția de echipament de import revine unei singure instituții, Romtehnica, cu care se lucrează destul de greoi. Ceea ce se întâmplă este oarecum abnormal: noi facem prospectarea pieței, noi avem cei mai buni specialiști în ceea ce privește echipamentul de scufundare, noi știm ce ne trebuie, noi obținem banii, și în aceste condiții trebuie să intervenim pentru ca altcineva să ne facă achiziția. Părerea mea este că acest mecanism este un algoritm greoi și abnormal. Cu aprobarea șefului Statului Major al Forțelor Navale, noi am înaintat un raport ministrului Apărării prin care solicităm să avem libertatea de a achiziționa tehnică și tehnologie de scufundare din import în mod direct. Am obținut această aprobare dar, ea fiind oarecum cu caracter general, este contestată de unele compartimente tehnice din structura Statului Major General. Urmează să punem la dispoziția acestora o serie de justificări pur tehnice prin care să demonstrează că, financiar, atribuirea dreptului de a achiziționa tehnică din import Centrului de Scafandri reprezintă de fapt o economie substanțială, ceea ce ar permite de fapt achiziționarea unui dublu de materiale cu aceeași sumă de bani.”

Intenția noastră nu a fost să fabricăm „eroi” cu orice preț. Am încercat doar să prezintăm, într-o manieră cât mai obiectivă, intervenția scafandrilor militari la o centrală nucleară cu riscurile (reale sau închipuite), cu ineditul, cu satisfacția și mulțumirile reușitei. Din păcate, până în momentul în care scriem aceste rânduri, mulțumirile și, de ce nu, premierile, întârziază. Mai mult, am aflat cu surprindere, că cei doi scafandri care au realizat intervenția au câștigat mai puțini bani decât colegii lor care au efectuat programul normal de scufundări și exerciții de la navă. Poate că nu există normele sau baza legislativă după care să recompensezi o astfel de misiune, pur și simplu pentru că nu a mai existat alta la fel. Aici nu e vorba de adâncime sau durată scufundării, iar „unitatea de măsură” este și trebuie să fie alta. Iar dacă lucrurile nu vor fi înțelese astfel, este păcat. Nu de alta, dar acești oameni chiar merită. ■



Foto: CNE Cernavodă

Ultimele pregătiri...

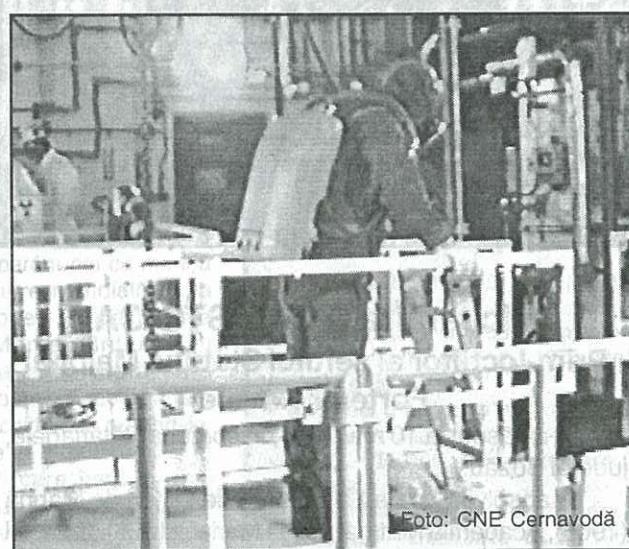


Foto: CNE Cernavodă

Înainte de scufundare



Foto: CNE Cernavodă

Scufundarea a durat mai puțin de cinci minute



AVANSĂRI ÎN MARINA MILITARĂ

Prin Decret Prezidențial, cu prilejul Zilei Armatei României, pe baza propunerilor ministrului Apărării Naționale, au fost înaintați la gradul de viceamiral contraamirali Virgil STOICA și Ion VOCHIȚU și la gradul de contraamiral comandorii Vasile-Valerian HAȘOVSCHI, Gheorghe MARIN și Constantin NASUIA.



Viceamiral Virgil STOICA
Prim-loctitor al șefului Statului Major al
Forțelor Navale

S-a născut la 10 mai 1944, în comuna Pătârlagele, județul Buzău.

A absolvit Școala Superioară de Ofițeri de Marină (1966), Academia Militară, secția Marină (1976), Colegiul Național de Apărare (1992), Cursul de limba engleză la Academia de Înalte Studii Militare (1998-1999).

A îndeplinit următoarele funcții: comandant unitate de luptă navigație pe o navă de demagnetizare, o navă hidrografică și un dragor de bază (1966-1969), comandant de navă și de secție vedete torpiloare (1969-1974), specialist arme sub apă la Brigada de Vedete (1976-1977), comandant de vedetă purtătoare de rachete (1977-1980), ofițer și șef Birou Operații la Brigada de Vedete (1980-1983), Comandant Divizion vedete torpiloare (1983-1990), șef de stat major la Brigada de Vedete (1990-1991), șef de stat major la Academia Navală „MIRCEA CEL BĂTRÂN“ (1991-1993), șef de secție la Comandamentul Marinei Militare și locțitor al șefului Statului Major al Marinei Militare (1993-1995).

Din 1995 este prim-loctitor al șefului Statului Major al Forțelor Navale.

Este căsătorit, are o fată și un băiat.



Viceamiral Ion VOCHIȚU
Locțitor al șefului Statului Major al
Forțelor Navale

S-a născut la 16 martie 1947, în orașul Râmnicu-Vâlcea, județul Vâlcea.

După absolvirea Liceului Militar „DIMITRIE CANTEMIR“ din Breaza, a urmat cursurile Școlii Superioare de Ofițeri de Marină, specialitatea navigație (1964-1968), cursurile Academiei de Înalte Studii Militare - Facultatea de Arme, Secția Marină (1974-1976) și o serie de cursuri de perfecționare, cele mai importante fiind: Cursul post academic de marină (1985), Cursul post academic - profil unic (1989-1990), Curs de limba engleză în Marea Britanie (1995) și Colegiul Național de Apărare (1997).

A îndeplinit următoarele funcții: ofițer cu navigația pe Dragorul de bază 16 (1968-1972), specialist cu navigația la o unitate de nave dragoare (1972-1974), comandant al Dragorului de bază 15 (1976-1977), asistent la catedra de navigație din Institutul de Marină „MIRCEA CEL BĂTRÂN“ (1977-1982), șef de birou și șef al unei importante secții în Comandamentul Marinei Militare (până în anul 1994), șef de stat major la Academia Navală „MIRCEA CEL BĂTRÂN“ (1994-1995).

Din anul 1995 este locțitor al șefului Statului Major al Forțelor Navale.

Este căsătorit, are doi băieți.



**Contraamiral Vasile-
Valerian HAȘOVSCHI**
Locțiitor al comandanțului
Flotei Maritime

S-a născut la 30 decembrie 1949, în orașul Suceava, județul Suceava.

A absolvit Liceul Militar „ȘTEFAN CEL MARE” din Câmpulung Moldovenesc (1967), a urmat apoi Școala Militară Superioară de Marină (1967-1970), Academia Militară Generală, secția Marină (1977-1979) și cursuri de specializare: comandanț de navă (1977), comandanț de divizion (1980) și Colegiul superior de Stat Major (1995).

A îndeplinit următoarele funcții: ofițer cu navigația pe un vânător de submarine (1970-1975), comandanț de vânător de submarine (1975-1977), șef de stat major la un Divizion vânătoare de submarine (1979-1985), comandanț corvetă (1985-1987), șef de stat major la un Divizion vânătoare de submarine (1987-1988), șef de stat major și apoi comandanț al unui Divizion dragoare maritime (1988-1993), șef de secție în Statul Major al Marinei Militare (1993-1994), comandanțul Brigăzii 61 nave dragoare (1994-1996), șef de stat major la Flota Maritimă (1996-1998).

Din anul 1998 este locțiitor al comandanțului Flotei Maritime.

Este căsătorit, are o fată.

**Contraamiral
Constantin NASUIA**
Comandanț al
Flotilei 2 Maritime Mangalia



**Contraamiral prof. univ.
dr. Gheorghe Marin**
Comandanț al
Academiei Navale

„MIRCEA CEL BĂTRÂN”

S-a născut la 1 ianuarie 1951 în localitatea Negru-Vodă, județul Constanța.

A absolvit Institutul de Marină „Mircea cel Bătrân” (1974), Academia Militară, secția Marină (1980), Facultatea de Planificare Cibernetică Economică (1987), Cursul post-academic de automatizarea conducerii trupelor și analiști de stat major, arme întruite (1993), Colegiul de Studii Strategice și Economia Apărării (Germania, 1999). Este doctor în științe militare din anul 1993.

A îndeplinit următoarele funcții: comandanț unitate de observare, transmisiuni, radiotehnică și comandanț de vedetă purtătoare de rachete, ofițer 2 în statul major al Comandamentului Marinei Militare, șef atelier proiectare și, ulterior, șeful Centrului de Calcul al Marinei Militare, comandanț al Brigăzii Radioelectronică și Observare.

Din anul 1999 îndeplinește funcția de comandanț al Academiei Navale „Mircea cel Bătrân” din Constanța.

Este căsătorit, are o fată.

PROFEZIUNEA MEA - ȘTIINȚĂ

Viceamiral doctor TRAIAN ATANASIU



Domnul viceamiral dr. Traian ATANASIU s-a născut la 20 noiembrie 1947 în Mangalia, județul Constanța. Absolvent al Liceului Militar „Ștefan cel Mare” din Câmpulung Moldovenesc (1965) și al Școlii Superioare de Marină în anul 1968. A îndeplinit funcțiile de comandant unitate de luptă și comandant de navă dragoare și apoi de navă antisubmarin, ofițer în statul major al unei unități maritime, comandant unitate de fregate, șef de secție în Statul Major al Marinei Militare. Începând cu anul 1994 este locuitor al șefului Statului Major al Marinei Militare. În octombrie 1996 este avansat la gradul de contraamiral. În mai 1997 este numit șef al Statului Major al Marinei Militare. La data de 1 decembrie 1998 este avansat la gradul de viceamiral.

Este absolvent al Academiei de Înalte Studii Militare, a cursului postacademic și Colegiului Național de Apărare.

Căsătorit, are o fată.

Profesiunea pentru studiu, cercetare, în general pentru știință în domeniul militar naval, s-a manifestat cu precădere în ultimul deceniu, domnia sa valorificându-și experiența îndelungată acumulată în conducerea navelor și unităților de nave, în statele majore de mare unitate sau de la Comandamentul Marinei Militare. Aceasta s-a concretizat în realizarea unor studii cu aplicabilitate practică imediată în conducerea unităților sau marilor unități, articole de referință publicate în diferite reviste de specialitate - Revista Marina Română, Gândirea Militară Românească etc., cărți. În acest sens se detasează două lucrări: „Puterea maritimă și diplomația navală”, Editura Militară București, 1999 și „Acțiunile scafandrilor deminori în vizionarea armelor occidentale”, Editura Ex Ponto, 2000, ambele lucrări de coautor, deosebit de valoroase pentru sistemul de pregătire a specialiștilor în domeniu, dar și pentru toți cei interesați de astfel de subiecte.

Începând cu anul 1997 domnul viceamiral **Traian Atanasiu** a început programul de pregătire pentru dobândirea titlului de doctor în științe militare, finalizat cu susținerea tezei, la 29 septembrie 2000 în Aula Magna a Academiei Navale „Mircea cel Bătrân” din Constanța. În fața unei comisii formată din general de divizie prof. univ. dr. Ilie Marin, prorector al Academiei de Înalte Studii Militare, contraamiral (r) prof. univ. (cons.) dr. Vasile Grad - conducător științific, contraamiral (r) prof. univ. dr. Dumitru Nanu, comandor prof. univ. dr. Gheorghe Marin, rectorul Academiei Navale „Mircea cel Bătrân”, comandor prof. univ. dr. Marius Hanganu, șeful catedrei de marină din Academia de Înalte Studii Militare, domnia sa a susținut teza de doctorat cu tema: „Contribuții la studiul doctrinei și diplomației navale românești în actualul context geopolitic și geostrategic”.

Lucrarea abordează o tematică de mare actualitate privind locul și rolul României în contextul geopolitic și geostrategic actual deoarece poziția riverană unei mări și unei artere fluviale de importanță europeană îi conferă țării noastre posibilități de manifestare plenară din punct de vedere politico-militar, mai ales în ceea ce privește componenta navală a sistemului național de apărare.

Ab initio, autorul afirmă că, în actualul context geopolitic România trebuie să ia în calcul elementele care o favorizează, ea având alternativa clară de a adera la politica de securitate comună a statelor europene patronată de UEO și NATO. Din această perspectivă țara noastră are nevoie să opereze în viitor cu certitudini politico-economice și militare care să-i garanteze integritatea teritorială și suveranitatea de stat. „Executarea acțiunilor maritime militare, se afirmă în continuare, a depășit astăzi stadiul clasic, fortele navale aflându-se în momentul noilor definiri și orientări conceptuale, identificării unor potențialuri palpabile și eficiente sub aspect strategic și operativ care să le definească cu mai mult realism poziția lor în cadrul sistemului național de apărare.

Politica maritimă a României nu trebuie să însemne hegemonie locală sau zonală, ea trebuie să rezolve pașnic interesele de stat la care au dreptul toate popoarele lumii.

PROFESIUNEA MEA - ȘTIINTA

Descifrarea mecanismelor menite să ducă la crearea și impunerea unei puteri navale românești credibile, viabile și pertinente impune și abordarea unor concepte noi, unitare și rationale privind puterea, doctrina și diplomația navală, elemente care se dezvoltă în conținutul lucrării".

În continuare autorul, pe baza cercetărilor efectuate și a unui laborios proces de analiză și sinteză dă răspunsuri concrete la o serie de probleme de mare importanță privind tema abordată care se regăsește în cele șase capitole: Repere strategice de analiză a locului și rolului României ca stat european și riveran la Marea Neagră în actualul context geopolitic și geostrategic; Doctrina maritimă între necesitate și realitate; Concepte doctrinare privind proiecția puterii navale a statului în scopul protecției apelor teritoriale și a zonei economice exclusive; contribuții la optimizarea structurilor organizatorice și de conducere ale forțelor navale; Opiniile privind rolul politicii și doctrinei naționale în fundamentarea doctrinei Forțelor Navale Române; Considerații doctrinare privind logistica navală.

"Lucrarea impresionează prin concluziile formulate, afirma contraamiralul Vasile Grad, autorul etalându-și

"Lucrarea accentuează anumite aspecte specifice Forțelor Navale, lămurește mai multe probleme doctrinare prin detalierea unor idei și, prin comparație cu Doctrinile Forțelor Maritime ale altor state cum ar fi cele ale Marii Britanii, contribuie la înțelegerea teoretică bagajului militar al marinei. Din acest punct de vedere teza completează un gol, un segment neacoperit în arta militară, gol pe care

autorul l-a resimțit în îndelungata sa activitate pe care a desfășurat-o la toate nivelurile din Marina Militară. În unele

Viceamiral drd. Traian ATANASIU
coordonator

Comandanță: Amiral ZEHNĂ Comandor în prez. munc. Vasile GRAD

Comandanță: Caporal MIHAI Comandor cetei munc. Gheorghe MARIN

PUTEREA MARITIMĂ și DIPLOMAȚIA NAVALĂ



Comisia formată de Academia de Înalte Studii Militare pentru acordarea titlului de doctor în Științe Militare domnului viceamiral Traian Atanasiu.

De la stânga la dreapta: comandor prof. univ. dr. Marius Hanganu, contraamiral (r) prof. univ. (cons.) dr. Vasile Grad, general de divizie prof. univ. dr. Ilie Marin (președinte), contraamiral (r) prof. univ. dr. Dumitru Nanu, comandor prof. univ. dr. Gheorghe Marin.

experiența acumulată în calitate de Șef al Statului Major al Forțelor Navale, valorificând, totodată, studiile și colaborările cu specialiștii în domeniul din principalele flote NATO, asigurând în acest fel, interoperabilitatea în plan metodologic, în concordanță conceptuală impusă de strategia militară a României și anume: capacitate defensivă credibilă, restructurare, modernizare, parteneriat operațional, integrare graduală."

Redăm, în continuare, câteva aprecieri asupra lucrării ale referenților oficiali.

portiuni teza aduce o strigăt de disperare deoarece problemele atât de evidente, cum ar fi dezvoltarea puterii maritime, sunt lăsate pe un plan secund, iar cei care ar trebui să-și facă timp pentru o analiză serioasă și să ia măsuri ferme în domeniul naval nu-și alocă timp pentru aceasta.

Lucrarea vehiculează și dezvoltă trei concepte legate de Forțele Navale și anume: putere navală, doctrină navală și diplomație navală. Prin modul obiectiv și sintetic în care autorul își precizează ideile, lucrarea se prezintă ca o analiză geopolitică matură bazată pe un îndelungat și repetat



exercițiu cu argumente solide și bine fixate. Având acces la o largă bază de date și o experiență acumulată, domnul viceamiral a studiat o vastă bibliografie, a reflectat asupra relațiilor dintre conceptele enumerate anterior, precum și a relațiilor dintre acestea și sistemul militar sau civil, lucru ce i-a permis o analiză critică și concluzii pertinente. Aceste concluzii dău greutate tezei făcând-o utilă tuturor ofițerilor de stat major din armată și în mod special marinilor" (comandor prof. univ. dr. Marius Hanganu)

"Teza de doctorat reprezintă un studiu științific laborios și autentic al problematicii și doctrinei navale. Investigând o vastă bibliografie, autorul realizează conexiuni logice între ideile unor specialiști militari români și străini, completând cu concluzii și păreri personale importanța și semnificația conceptelor de doctrină navală în proiectarea puterii navale a statului român în scopul apărării intereselor sale maritime. Așa cum se știe din derularea ultimelor conflicte, managementul curent al crizelor are o componentă navală foarte importantă. Pornind de la această apreciere, lucrarea dezvoltă în conținut independența diplomației și puterii navale ca elemente definitorii pentru doctrina forțelor navale. Se apreciază că deciziile statului român în domeniul naval trebuie orientate clar și oficial spre modalitățile de folosire a instrumentului coercitiv de care dispune, în cazul nostru, forțele navale. În contextul realităților actuale, inclusiv din Marea Neagră, când pericolul actelor ilegale de braconaj, trafic ilegal de mărfuri, imigrări clandestine au crescut se pune problema unor riposte pe măsură. Ori fără o diplomație și putere navală viabile și credibile rezolvarea acestor probleme ar fi foarte dificilă.

Proiectarea operațiilor de management al crizelor - apreciază autorul - nu se poate face cel puțin în momentul de față cu o mică flotă de litoral ci cu nave multifuncționale care să acționeze dacă este nevoie și la distanțe mari, acolo unde prezența unei forțe specializate se impune cu

necesitate. Evident că această forță trebuie să acționeze în cadrul legislativ oficial al statului concretizat într-o doctrină navală cunoscută și recunoscută pe plan național și internațional.

Doctrina navală - în opinia autorului - are determinări politico-militare suficiente pentru a deveni operațională. Executarea acțiunilor maritime militare a depășit astăzi cadrul clasic, forțele navale aflându-se în momentul noilor definiri și orientări conceptuale, identificării unor potențialuri palpabile și eficiente sub aspect material, dar și teoretic, care să le definească mai bine și mai realist, sub aspect operativ-tactic, dar și strategic, locul și rolul în cadrul sistemului național de apărare. Autorul lucrării consideră pe bună dreptate că forțele militare reprezintă puterea păcii, care ar trebui să acționeze pentru contracararea presiunilor de natură diplomatică, financiară, comercială și, nu în ultimul rând, de natură etică și morală, pentru a slăbi voința oponentilor, respectiv pentru a asigura protecția și prevenirea amenințării intereselor comunității statelor europene" (comandor prof. univ. dr. Gheorghe Marin).

"Autorul face o analiză a mutațiilor produse în lume după sfârșitul războiului rece, prezintă opțiunea României de aderare la politica de securitate comună a statelor europene, patronată de UEO și NATO și, în cazul analizat, instrumentele de care are nevoie pentru integrarea euroatlantică: diplomație, putere și doctrină navală.



Totodată, în contextul realităților actuale, când pericolul actelor ilegale crește se pune problema unei riposte pe măsură.

Din aceste motive, consideră autorul, forța navală trebuie să fie permanent activă și credibilă, să dispună de cadrul legislativ normal de manifestare, să îmbine o diplomație abilă cu o putere navală corespunzătoare". (contraamiral (r) prof. univ. dr. Dumitru Nanu)

Comandor dr.
Ioan DAMASCHIN

PRESA MILITARĂ ÎN LUME

REFORMA PRESEI SAU DESPRE PRESA REFORMEI DIN ARMATA FRANȚEI

De la 1 iulie a.c. publicațiile Ministerului Apărării francez vor fi editate, tipărite și difuzate de societăți comerciale private

Bogdan DINU

Nu știu cum se face, dar la alții reforma în Armată chiar funcționează. Adică, la o dată stabilită anterior, de obicei cu ani înainte conform unui calendar care chiar se respectă, o structură se desființează, misiunile acesteia sunt preluate de alte organisme, fie ele și civile, iar fondurile financiare pentru buna funcționare a acestor mecanisme chiar există. Mai mult, uitându-ne noi prin curtea vecinilor noștri europeni mai răsăriți - cum spunea un profesor de-al meu de la universitate, este "igienic" să faci acest lucru din când în când - vedem că Franța, după ce și-a profesionalizat armata, a ajuns cu reforma și la presa militară.

Acum ceva vreme mi-a căzut sub ochi editorialul din revista *Armées d'aujourd'hui*, numărul pe iulie-august, cea mai importantă publicație editată de Ministerul Apărării francez (asta așa, ca să vadă neprietenii că noi chiar citim aceste reviste, nu ne uităm doar la poze cum fac unii!). Pe o singură coloană, într-un text de numai 40 de rânduri, semnat de delegatul pentru informare și comunicare din minister, Jean Francois Bureau, cititorii erau informați că, începând de la 1 iulie, Asociația pentru difuzarea și dezvoltarea informației militare - cea care din 1957 se ocupa, cu succes, de editarea publicațiilor periodice ale Ministerului Apărării - și-a încheiat activitatea. Și tot de la aceeași dată, în urma unei licitații, editarea, tipărirea și difuzarea celor douăsprezece periodice ale Ministerului Apărării se face de către cinci societăți comerciale. Și așa, pentru transparentă, sunt date și numele societăților respective. În ultimul paragraf aflăm și motivația: „Acesta noi dispoziții se înscriu în cadrul general al modernizării Ministerului Apărării și al eficientizării metodelor sale de lucru. Ele sunt mărturia unei voințe afirmate de eficacitate și transparentă ...”

Cine este familiarizat cât de cât cu presa militară franceză (pentru cei care vor să-și facă o imagine am realizat casetă alăturată) nu poate să nu observe că o structură care funcționa a fost înlocuită cu o alta, care se dorește a fi și mai eficientă. Tirajele acestor publicații - pentru a lua în calcul doar un element, și făcând abstracție de conținut, tematică, imagine, finanțare, public, profesionalism - sunt extraordinare. O revistă de armă, *Colis Bleus* de exemplu, similară tematic cu revista noastră, are un tiraj săptămânal de 21.000 de exemplare! Evident, nu lipsesc vocile care vor să „ne aducă la realitate“: „Lasă domnule, Franța e Franța, nu ne comparări noi cu marina lor!“ (A cincea putere mondială după tonaj - 284.650 tone -, după Statele Unite, Rusia, Marea Britanie și Japonia), 110 nave de luptă, 155 avioane, 59.450 oameni, completăm noi). Corect. Dar schimbând proporțiile, reducând tirajele și numărându-ne navele și oamenii care încă au mai rămas Marinei (deși revista nu se adresează exclusiv mediului militar, în egală măsură ea având rolul de a crea imaginea Marinei Militare în societate) nu văd de ce nu s-ar putea prelua IDEILE și SISTEMUL, dacă acestea și-au dovedit eficacitatea.

Dar până să ajungă la stadiul evocat mai sus, unele din revistele noastre de armă - sufocate de obediță, deseori necerută și neimpusă, uneori gratuită, dar practicată cu perseverență după săbloane și reflexe anchilozate și care efectiv demolează credibilitatea publicației în ochii cititorilor - mai au drum lung. Gândind pozitiv, lucrurile nu par a fi bătute în cuie, pentru că în spatele oricără structuri de presă, fie ea și militară, se află OAMENI sau LIDERI, care în armată se numesc COMANDANȚI. Iar experiența unor publicații militare recente nu dovedește că acolo unde cineva a DORIT, și mai ales a VRUT, realizările nu au întârziat să apară.



armées | n°252
d'aujourd'hui

GEND'info

Revistele editate de Asociația națională pentru difuzarea și dezvoltarea informației militare în 1999

- **Actu Sante:** 15.000 exemplare - semestrial - din 1992
- **Air Actualites:** 40.000 exemplare - lunar - (creat în 1967), din 1978 până în 1988 și după 1990
- **Armées d'aujourd'hui:** 140.000 exemplare - lunar - din 1975
- **Bus:** 405.000 de exemplare - trimestrial - din 1989
- **Colis bleus:** 21.000 exemplare - săptămânal - (creat în 1945), din 1962
- **Des obligations des choix:** plachetă, din 1998
- **Freres d'armes:** 7.500 exemplare - semestrial - din 1962
- **Gend'info:** 116.000 exemplare - lunar - din 1991
- **Info DGA:** 42.000 exemplare - lunar - din 1990
- **L'armement:** 12.000 exemplare - din 1968
- **Medecine et Armées:** 5.500 exemplare - 8 numere/an - din 1973
- **Revue de la gendarmerie:** 16.000 exemplare - trimestrial
- **Revue historique des armées (RHA):** 4.500 exemplare - trimestrial - (creată în 1945), din 1968
- **Revue scientifique et technique de la Defense (RSTV):** 1.100 exemplare - trimestrial - din 1990
- **Terre information magazine (TIM):** 120.000 exemplare - lunar - din 1997



FLOTELE STRĂINE „PE RADAR“

Marina Regală Britanică își reorganizează forța de elicoptere

Forța de Comando pe Elicoptere, care are în compunere 28 de aparate Sea King, 9 Gazelle AH1 și 6 Lynx AH7, a fost inclusă în Comandamentul Întrunit pentru Elicoptere în scopul creșterii eficienței acțiunilor aeriene ofensive și de suport logistic.

Cei peste 1.000 de piloți, ingineri și tehnicieni au fost, de asemenea, transferați în noua structură.

Misiunile principale vor rămâne în continuare cele legate de operațiunile amfibii în sprijinul Brigăzii 3 Comando. (C.S., Jane's Navy International, iulie/august 2000)



Marina poloneză se modernizează



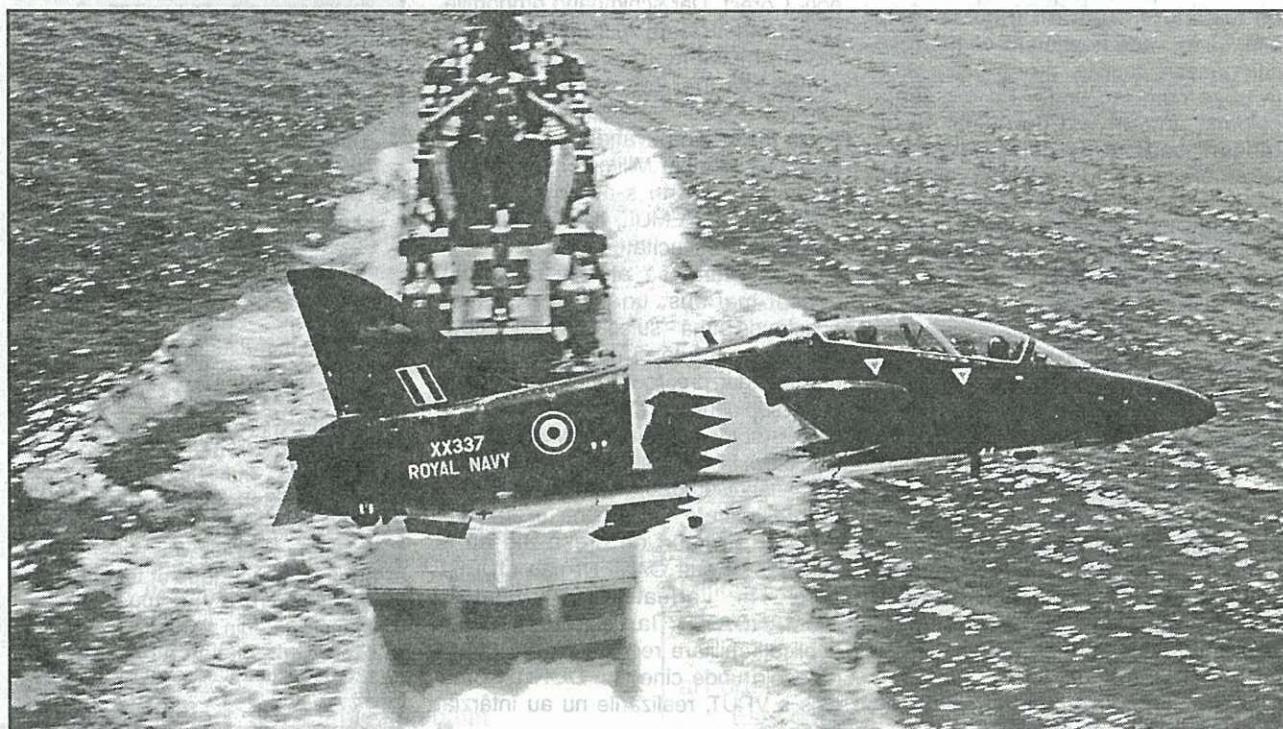
Vânătorul de mine **Czayka**, din clasa **Krogulec**, a început testele pe mare după ce a fost modernizat în proporție de 90%. Ceremonia de reintrare în operativitate s-a desfășurat în baza navală Hel de lângă Gdynia.

Este al doilea dragor polonez care a fost transformat în vânător de mine și acum **Czayka** este compatibil cu standardele NATO. Face parte din divizionul 13 dragoare, aflat în organica Flotilei 9 de apărare costieră. (C.S., Jane's Navy International, iulie/august 2000)

Aviația de vânătoare în sprijinul operațiunilor navale

Începând din 1998, strategia britanică de apărare prevede o restructurare radicală a aviației navale în Royal Navy. Importanța vitală a cooperării eficiente și rapide se constituie într-un important argument pentru realizarea unor structuri comune, sub comandă unică.

În acest sens, 15 avioane de vânătoare Hawk T1 acționează în sprijinul operațiunilor navale executând misiuni de atacuri rapide cu rachete, interceptare și control radar. (C.S., Jane's Navy International, iulie/august 2000)





FLOTELE STRĂINE „PE RADAR“

India achiziționează nave pe pernă de aer

Garda de Coastă Indiană va deveni în curând primul serviciu public din regiunea Asiei de sud și sud-est care va utiliza nave pe pernă de aer. Prima ambarcațiune din seria 8000, cu o lungime de 20 de metri, a fost lansată la Calcutta pe 19 septembrie. Componentele navei sunt realizate de firma Griffon Hovercraft din Marea Britanie, iar asamblarea și echiparea acestora s-a făcut în Timorul de Vest, de către firma Garden Reach Shipbuilders and Engineers. Încă două „kit-uri“ urmează să fie trimise în India, și un altul le va urma în februarie.

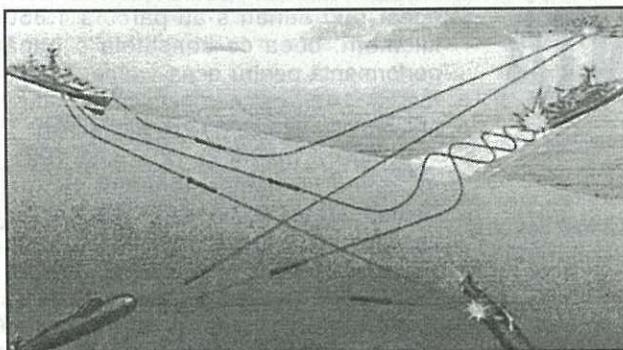
Nava pe pernă de aer, care poate lua o încărcătură de până la 8 tone, poate opera atât în zonele de coastă și măștinoase, cât și în mare deschisă. Firma Griffon afirmă că aceasta este cea mai mare ambarcațiune pe care au construit-o și că poate face față unei mări de gradul 3 - 4.

Proiectate pentru patrulări de mare viteză, fiecare dintre ele va avea un echipaj de 10 oameni și vor fi utilizate pentru misiuni de căutare-salvare și interceptie și interdicție. De asemenea, vor putea



furniza sprijin logistic navelor Gărzii de Coastă precum și asistență navelor aflate în dificultate. (B.D., Jane's Navy International, noiembrie 2000)

Rusia oferă la export torpile modernizate



Firma de stat Plant Dvigatel din Federația Rusă oferă pe piață torpile modernizate 533,4 mm. Noua versiune este deja în serviciu în Marina rusă și s-a afirmat că 15 unități au fost vândute Chinei, iar 8 Indiei.

Fregatele Horizon: un program franco-italian

Ministrul francez și italian ai Apărării, Alain Richard și Sergio Mattarella, au semnat la Paris pe 22 septembrie, un acord de cooperare privind dezvoltarea și fabricarea a patru fregate antiaeriene Horizon.



Firma Dvigatel a afirmat că noua versiune, denumită TEST-71ME-NK, poate fi folosită atât împotriva submarinelor cât și a navelor de suprafață, spre deosebire de modelele precedente care puteau fi folosite numai în angajamentele dintre submarine. Ele sunt destinate să înlocuiască torpilele 53-65K din dotarea submarinelor din clasa Kilo, proiectele 877EKM și 636. Caracteristicile operaționale ale noii versiuni au urmărit reducerea timpului de pregătire a torpilei, atât la bază cât și la bordul submarinului. Este disponibilă și o versiune pentru exerciții și antrenament.

Cântăring 1.820 de kilograme, torpila transportă 250 de kilograme de exploziv și este propulsată de o baterie pe bază de argint-zinc. Viteza maximă este de 40 de noduri și se afirmă că raza de acțiune este mai mare de 20 de kilometri. Raza de detectare a tăncii este de 1.500 de metri pentru submarine și 180 pentru naveli de suprafață. O altă versiune, TEST-71 MKE, este destinată folosirii numai împotriva submarinelor. (B.D., Jane's Navy International, noiembrie 2000)

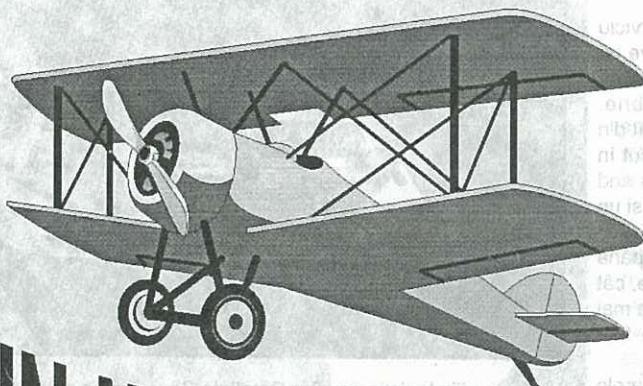
Destinate Forței de Acțiune Navală, cele două fregate franceze vor asigura apărarea antiaeriană a zonei în care va acționa forța navală și urmează să înlocuiască fregatele Suffren și Duquesne. La rândul lor, cele două noi fregate italiene vor

înlocui unitățile din clasa Audace. Ele vor fi operaționale în 2007 și 2009.

Cu un deplasament de 6.700 de tone, fregatele Horizon vor fi dotate cu un sistem de arme antiaeriene Paams, elicopter de luptă, sistem antitorpilă Slat, torpile MU 90. Toate aceste sisteme sunt realizate prin cooperare europeană. (B.D., Cols Bleus, 30/09/2000)



PILOȚI DEASUPRA MĂRII



UN MARINAR AVIATOR: CONSTANTIN GONTA

Comandor (r) av.dr.ing. Vasile REGHINTOVSCHI

In primii săi ani de existență, aviația militară din România a fost nevoită să-și recruteze cadrele din celelalte arme, acolo unde se găseau oameni cu o bună pregătire „tehnică“ de specialitate și, în special, din marină. Destinul multor „marinari“ a vrut ca aceștia să nu se legene pe apă la bordul navelor ci să ajungă în văzduh purtăți de aripi românești. Unul dintre aceștia a fost și **Constantin Gonta**. Născut pe 2 martie 1896 a urmat Școala navală superioară de marină în perioada 1914-1916, după care este avansat la gradul de sublocotenent de marină și încadrat în Escadra de Dunăre, ca secund pe vedeta nr.3, „Căpitan Romano“. Intra direct în vîrtejul războiului.

La 24 august 1916, ca urmare a pierderii localității Turtucaia, s-a primit ordinul ca Escadra de Dunăre să se retragă cu toate fortele la Silistra. Pentru susținerea retragerii, din ordinul comandanțului flotei, Diviziunea a II-a, formată din monitoarele „Lahovari“ și „Kogălniceanu“, a fost trimisă la insula Cusuiu, care împreună cu Diviziunea I-a, formată din monitoarele „Catargiu“ și „Brătianu“, trebuiau să protejeze trupele din zonă. Diviziunea a II-a a coborât la vale de insula Cusuiu, începând tragerea asupra mitralierelor inamice care se vedea foarte bine. În scopul distrugerii căt mai repede a acestora și a ridicării moralului trupelor noastre a fost trimisă mai întâi vedeta nr.6 „Maior Grigore Ioan“ care a fost primită cu un foc viu, omorând și rânind majoritatea echipajului de pe puncte. Apoi vedeta nr.3 „Căpitan Romano“, comandant, locotenent **Ioan Alexandrescu** și secund, sublocotenent **Constantin Gonta**, este trimisă în ajutorul vedetei nr.6; intră în canalul Cusuiu și printr-un foc vijelios cu tunul de 47 mm și de mitralieră reduce multe cuiburi de mitraliere la tăcere, reușind să treacă prin capul ostrovului fără nici o pierdere.

La începutul anului 1917 trece în arma aviației ca observator și își începe noua activitate pe frontul din Moldova, fiind repartizat în escadrila „Farman - 2“, comandanță de locotenentul av. **Panait Cholet**. Urmează o lungă serie de misiuni aeriene, de recunoaștere, observare, de legătură, bombardament sau de reglare a tirului artileriei proprii. La 19 iulie 1917 obține și brevetul nr. 74 de observator aerian, iar la 1 septembrie 1917, ca urmare a dărzeniei și curajului manifestate pe timpul executării misiunilor de luptă, a fost avansat la gradul de locotenent. Tot în acest an, pentru misiunile exemplar executate, a fost decorat de trei ori.

Observarea continuă a liniilor frontului și studiul fotografiilor realizate dă naștere unei noi pasiuni și anume fotografia aeriană. Va ajunge în scurt timp cel mai de seamă specialist în acest domeniu. El a fost dascălul celor mai mulți specialiști în fotografia aeriană din timpul anilor 1917-1920.

În luna iulie 1920, cu un avion Breguet 14, echipat cu un motor Renault de 300 CP și avându-l ca pilot pe sublocotenentul av. **Ion Gruia**, realizează primul tur aerian al României, în două etape. Prima etapă s-a desfășurat pe itinerariul: București - Constanța - Chișinău - Bălți - Carei Mari. În a doua etapă, care s-a desfășurat pe traseul Carei Mari - Oradea - Turnu Severin - Craiova - București, a fost înlocuit de sublocotenentul av. **Teodor Alimănescu**. În acest raid aerian s-au parcurs 1.850 kilometri, ceea ce constituia o bună performanță pentru acea vreme. Timpul realizat: 14 ore de zbor. Începând din acest an conduce Școala de fotografi aerieni.

Între 8 martie și 12 aprilie 1921, împreună cu sublocotenentul av. **Ion Gruia**, care pilota un avion Breguet 14, au realizat primul raid internațional pe ruta București - Sofia - Salonic - Atena. Decolare a avut loc la orele 10,40 de pe aerodromul Grupului 2 Aviație de la Pipera. Cu tot timpul neprietic, au reușit să ajungă la Atena în ziua de 16 martie 1921. Pe timpul călătoriei în Grecia a dus salutul aviatorilor români perechii principale care se cununa în acea vreme la Atena. La data de 12 aprilie 1921, orele 06,00, decolează de la Atena pentru întoarcerea în țară. După efectuarea a două escale, una la Salonic și alta, forțată, în Valea Strumei, ajung la Pipera la ora 17,00. În acest raid aerian echipajul a parcurs o distanță de 1.800 kilometri.

În anul 1924 publică lucrarea intitulată „Fotografia aeriană“ în care subliniază: „În România se fac primele încercări de fotografie din avion în 1914. Un cinematograf instalat la bordul unui avion ia câteva vederi asupra Bucureștiului și împrejurimilor, care reușesc bine. În aprilie 1916 se hotărăște înființarea în aviația noastră a unui serviciu foto-aerian, cu aparatelor construite în atelierele aviației de la Cotroceni, cu rezultate excelente. În luptele de la Mărăști și Mărășești s-au folosit materiale obținute de acest serviciu, cu pozițiile inamice“.

În ultima parte a activității sale lucrează în Direcția superioară a aeronauticii din Ministerul de Război. Se stinge din viață în anul 1929 la București.



PILOȚI DEASUPRA MĂRII

Manevrele Marinei Regale Române din toamna anului 1938

SĂPTĂMÂNA NEAGRĂ A HIDROAVIAȚIEI ROMÂNE

La manevrele care au avut loc în luna octombrie 1938 în zona Galați o importanță deosebită s-a acordat acțiunii combinate a forțelor de uscat, navale și aeriene. La aceste manevre Marina Regală a participat cu totalitatea forțelor sale de Mare și de Dunăre, la acțiuni combinate cu armata de uscat, într-un cadru largit, precum și în condiții speciale, care i-au permis să pună în valoare armamentul nou și toate mijloacele moderne de apărare și de atac.

În legătură cu tema de rezolvat în cadrul manevrelor, unitățile de mare au intrat pe Dunăre prin brațul Chilia, ca să susțină trupele roșii - „inamice” - ce au intrat prin sudul Basarabiei cu scopul de a ocupa Moldova centrală și de sud. Unitățile navale ale diviziei de Dunăre - „trupele albastre” - au avut misiunea să se opună înaintării trupelor roșii ce au pătruns pe porțiunea de teren dintre Lacul Brateș și Dunăre și să oprească înaintarea forțelor navale roșii ce sprijină acțiunea detașamentelor roșii ce au înaintat pe șoseaua Reni-Galați.

În cadrul acestor manevre în ziua de 18 octombrie hidroavioanele „roșii” au executat un bombardament asupra forțelor navale albastre. În după-amiaza zilei, echipajul hidroavionului Kant Z.501, după ieșirea unui mesaj deasupra aerodromului Galați, se înscrise într-un viraj în urcare. Aproape imediat, hidroavionul se rupe brusc în aer și se prăbușește la pământ. În acest dureros accident aviatic și-au pierdut viața căpitanul av. **Brutus Derlosea**, maistrul av. **Ioan Mecu** și soldatul **Iosif Istok**. Cauzele acestei catastrofe nu au putut fi elucidate în întregime.

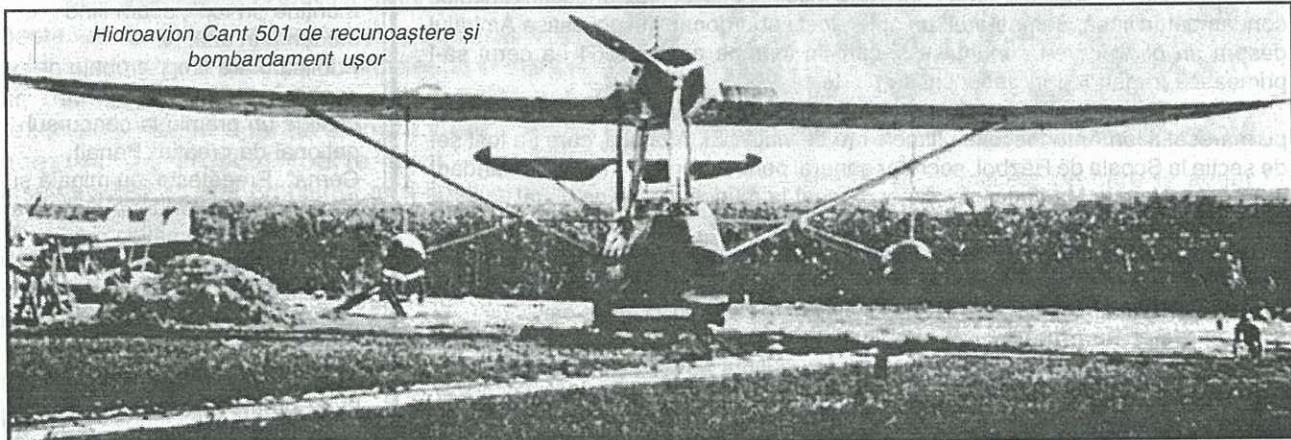
Patru zile mai târziu, 22 octombrie, după trecerea în revistă a navelor participante la manevrele militare, formațiile de hidroavioane repartizate celor două flote au decolat, luând „cap compas” Lacul Siutghiol. Vremea

se stricase și începuse să bată un vânt puternic care nu prevădea nimic bun. În drum spre „casă” ultimul hidroavion a avut neșansa ca vântul să se transforme într-o furtună puternică, putând periclită integritatea acestuia. În această situație echipajul, format din locotenentii av. **Petre Niculescu**, **Victor Vișan**, **Ștefan Isvorschi** și sergentul mecanic **Simion Osciuchi**, a luat hotărârea să amerizeze pe lacul Razelm. Acesta însă, bântuit de furtună ca niciodată, cu valuri incredibil de mari, nu oferă nici o sansă de salvare echipajului, care moare încăndu-se.

A doua zi, 23 octombrie, furtuna se potolisă cu greu. Echipajul format din comandor av. **Constantin Negru**, comandanțul Flotilei de Hidroaviație, căpitan nav. **Sergiu Zapolschi**, adjutanț av. **Ilie Halaliuc** și soldatul I. **Pricop** a hotărât să plece în căutarea celor dispăruți. După ore întregi de căutare, noaptea surprinse echipajul în zbor fără ca acesta să fi zărit măcar o urmă din ceea ce a fost avion și echipaj. Îngândurat și trist, comandorul **Constantin Negru** amerizează direct, fără a mai respecta regulile impuse pentru această ultimă parte a zborului. La impactul dur cu apa hidroavionul se rupe, moment în care își pierde viață comandorul **Constantin Negru** și căpitanul nav. **Sergiu Zapolschi**. Ceilalți doi membri ai echipajului ajung cu greu la malul lacului, de unde sunt recuperati. Supraviețuiește numai soldatul **Pricop**, adjutanțul av. **Ilie Halaliuc** murind în drum spre spital.

Săptămâna în care s-au desfășurat manevrele militare a fost cea mai neagră din istoria hidroaviației române. Și-au pierdut viața în total 10 aviatori, printre care și comandanțul Flotilei. În semn de recunoștință numele tuturor celor decedați au fost înscrise pe Monumentul Eroilor Aerului.

Hidroavion Cant 501 de recunoaștere și bombardament ușor





RESPIRAȚIA SPIRITUALĂ A MĂRII

MEREU SENSIBILE ȘI GENEROASE INIMILE BĂTRÂNILOR MARINARI

Mariana PĂVĂLOIU

La o margine de București, îmi îndrept pașii către o casă, dragă mie, unde grădina, camera de primire îmi vorbesc despre omul care de 11 ani nu mă mai aşteaptă... El, cel dus ca semn al unei justiții imanente, la 95 de ani, mă primea îmbrăcat nemțește cu cocarda tricoloră la rever - nepot al tribunului Ilie Macellariu - dar și cu panglica „Legiunea de onoare” - absolvent al doilea în promoția 1929 a Școlii Navale de Război din Paris.

Îmi deschide ușa distinsa și iubita mea prietenă, doamna Thais-Alexandra Macellariu-Bălăceanu. De când ne știm - au trecut mai bine de două decenii - este primul mare interval de timp în care nu ne-am văzut. În fluidul îmbrățișării, în tăcere, transferăm toate cele ce au trecut peste noi în ultimii doi ani. Păstrăm momentul de amintire celor iubiți plecați, ca-n totdeauna, cu un buchețel de flori proaspete.

„Lipsește poza lui Neluțu”, îmi spune gazda. Încuvîntez aplecând capul. Fiica amiralului mă invită să iau loc la masa pe care tronează șase lucrări de grafică, aduse în urmă cu șapte decenii de la Paris. Toate au subiect marinăresc și poartă semnatura aceluiași autor - Charles Fouqueray.

Thais rememorează: „Draga mea, în ianuarie 1990 ti-am dat pentru Muzeul Marinei Române ce aveam la îndemână de la tata, inclusiv tabloul din camera lui. Acum vrei să fie prezent și în Muzeul Școlilor Marinei de la comanda cărora a fost scos „la supranumerar”, în martie 1945. Nu împlinise 51 de ani...“

Mă invită apoi în loggia de la etaj, unde se află cărți, manuscrise. Urc fără să privesc pe pereti; acolo știam lucrările date cu ani în urmă și nu vreau să văd „ochi goi”.

Manuscrisele amiralului mi se succed privirii, rând pe rând: unele în dosare, altele, colți prinse în agrafe - file și file acoperite de scrisul lui drept, ordonat, de om energetic, hotărât. Scrisorile oficiale sunt păstrate fiecare cu plicul ei, cererile lui (în ciornă) de recunoaștere ca veteran al celor două conflagrații. Trist, un răspuns, datat 1971, în care i se specifică motivul pentru care nu i se poate recunoaște participarea la primul război mondial: „nu a luptat la Mărăști, Mărășești și Oituz, în vara anului 1917”. Atașată la adresă adnotarea destinatarului: „În iulie-august 1917, Marina Militară a luptat în Delta și pe Dunărea de Jos, ținând importante forțe inamice în perimetru dobrogean”. Dintr-un dosar cade o carte poștală. Citesc pe stampila poștei data de 22 decembrie 1948; expeditor - „deținutul Horia Macelariu, nr. 9329, Penitenciarul Aiud”; destinatar - Doamna Thais Macellariu.

Printre documentele studiate și copiate de Amiral, după eliberare din penitenciar (1964), în Arhivele Militare, este nota informativă nr. 107 din 15 ianuarie 1947, prin care era indicată zona Popa Nan, Mecet, unde locuia clandestin Amiralul, condamnat în lipsă. Semnatarul, un ofițer, fost subordonat. Îmi povestise Amiralul despre un ofițer care-l denunțase și care în toamna anului 1964 i-a cerut să-l primească, rugându-l în genunchi să-l ierte.

Ce va fi fost în sufletul lui când a copiat declarația gardianului care l-a însoțit pe mareșalul Ion Antonescu în ultimele ore de viață? El, Amiralul, care i-a fost șef de secție la Școala de Război, secretar general pentru marină în 1940, comandant al Forțelor Navale Maritime, dar și condamnat la muncă silnică pe viață!

Într-un târziu, prea pline de amintiri, coborâm...

La despărțire, Thais își scoate ceasul de la mână și mi-l prinde mie. „A fost al tatei, pun-te-l în muzeul tău”. Încerc în zadar să-i spun că mai au vreme de măsurat împreună. Hotărâtă, prietena mea îmi arată cum se întoarce mecanismul la 48 de ore...

Vitrina în care se vor afla obiecte ce au aparținut Amiralului Horia Macellariu (1894-1989) va fi amplasată în fața celor trei panouri ce conțin brevete de decorații, diplome originale ce i-au fost acordate.

**Cenaclul
„Mihail Sadoveanu”**



**Coralia Ghiță -
o studentă poet**

Prof. Geo VLAD

Elevă de excepție a Liceului „George Călinescu” din Constanța, Coralia Ghiță debutează la cenaclul „Mihail Sadoveanu” în luna decembrie a anului 1996, susținută și aplaudată de „răi” care-i comentea poezile. Hotărâtă și tenace, debutează apoi editorial, în februarie 1998, cu volumul „Tărm de neliniște”, în Sala de concerte a Cercului Militar Constanța - plină de admiratori ai frumoasei tinere poete (și ai poeziei, evident!). „Pătrunde”, cu succes, la Facultatea de filologie din Universitatea „Ovidius”, se menține „în top”, acum fiind studentă în anul IV.

Publică, între timp, grupaje de poezie în reviste de gen, câștigă un premiu la concursul național de creație „Panait Cerna“. Pregătește, cu migală și talent, apariția celui de-al doilea volum în care tematica marină este perpetuu prezentă.

Coralia Ghiță este încă un copil frumos cu care cenaclul „Mihail Sadoveanu” și Cercul Militar Constanța se mândrește, pe bună dreptate!

RESPIRAȚIA SPIRITUALĂ A MĂRII

Marină



Dureros urlă vântul,
care îmi cunoaște
trupul,
nemilos scrijelesc
acel nimic
de care fug toți,
acel fir de nisip
rămas în voi
ca o inimă uitată
de timp.

Am visat cu ochii
deschiși...

Am visat cu ochii mării
și, acum, plâng,
plâng
ca un fulg de nisip
sărutat de umbra tăcută
a scoicilor.



Pastel

Pastel banal.
Și doi albatroși
cufundați în val
se sărută.
N-au habar
că timpul
apartine ploii.

Zidurile mă cunosc
în întregime.
Pietrele cerului își înfig
colții de apă
ca un pumnal
așteptând să plouă
cu mine.

VLAD IONEL RADU - UN TALENT DE EXCEPȚIE

Comandor (r) Valentin DONICI

Cercul de arte plastice din cadrul instituției noastre de cultură a depășit, anul acesta, un sfert de veac de existență. Aici s-au inițiat în nobila îndeletnicire de a imortaliza pe pânză frumusețile, deseori efemere, în mijlocul cărora trăim, dându-le mari satisfacții tinerilor artiști și chiar celor trecuți binișor de vârstă maturității.

Cu regularitate cursanții au participat la diverse concursuri pe plan local, național sau internațional, prezintând lucrări în ulei sau acuarelă, apreciate ca reușite realizări artistice, multe dintre ele fiind premiate.

Printre cei mai tineri iubitori ai penelului - care promite mari surprize și realizări în viitor, cu condiția să dovedească aceeași perseverență în muncă - se numără elevul **Vlad Ionel Radu**, ultimul descendente al unei familii de militari, cu vechi tradiții.

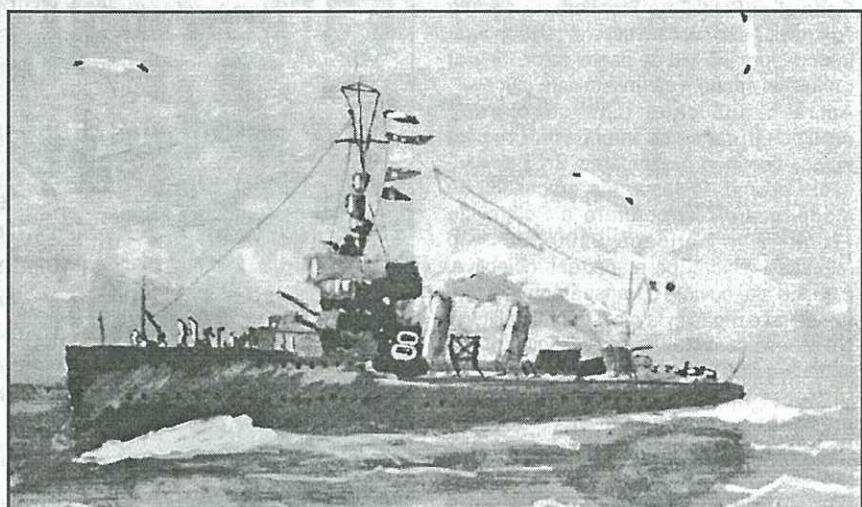
În vîrstă de numai 10 ani, premiant an de an la învățătură (premiul I), el a obținut diploma de „Excelență“ la desen. Anul acesta a obținut premiul IV pe școală, în cadrul concursului internațional „KANGOROO“, pentru rezultatele obținute la matematică.

Referindu-ne, însă, la pasiunea pentru desen - care, după spusele părintilor, a apărut odată cu ziua în care a putut lăne un creion în mâna - precizăm că Vlăduț a debutat în anul 1996, publicând în revista de benzi desenate „DINO“ nr. 2. A fost prima sa creație artistică de... concepție proprie. Doi ani mai târziu, la concursul prilejuit de Ziua Copilului (1 iunie 1998), obține premiul II, deși în grupa respectivă (clasele I - IV) era cel mai mic ca vîrstă. În același an, cu ocazia Zilei Marinei Române, la expoziția de pictură, organizată de Cercul Militar la Muzeul Marinei Române, a fost prezentă o echipă a TVR International care a realizat un reportaj, intitulat „MINIGENII ARTISTICE“, cu și despre Vlăduț, dat apoi pe post în emisiunea din 9 noiembrie 1998. Evenimentul a fost mediatizat și de mass-media locale.

Între anii 1998 și 2000, Cercul de arte plastice, din care face parte **Vlad Ionel Radu**, a organizat 8 expoziții colective în sălile de expoziții ale Cercului Militar Constanța, Muzeului Marinei Române și Galeriilor „AMFORA“.

Lucrările expozaților s-au bucurat din plin atât de aprecierea criticiilor de artă cât și a publicului amator de frumos. Vlăduț a fost prezent aici cu numeroase acuarele și picturi, foarte reușite, legate de peisajul marin.

Având un dezvoltat simț al culorii, proporțiilor, perspectivei, volumului, echilibrului și reușind să redea aproape identic atmosfera, realitatea - fapt mai rar întâlnit la „artiști“ aflați încă la vîrstă copilăriei - Tânărul nostru pictor ne va prileji și în viitor noi întâlniri cu frumosul din pânzele sale, care ar fi de dorit să fie reunite într-o expoziție personală. ■



SEMNAL

ROMANIAN ARMED FORCES 2000

● O prezentare grafică impecabilă, fotografii inspirate și o tehnoredactare de excepție sunt calități care recomandă și impun acest număr special de prezentare editat de Direcția Relații Publice. Tocmai ținând cont de „blazonul” editorului am fost mirați să găsim în conținutul revistei informații perimente (în special la prezentarea organizării actuale a Forțelor Navale) și chiar erori flagrante (preluate și în alte publicații) la echivalarea gradelor militare (tot la marină). Variantele corecte sunt: locotenent - *lieutenant, junior grade*; căpitan - *lieutenant*; căpitan-comandor - *commander*; comandor - *captain*. În sfârșit, numai cine nu muncește nu greșește... (C.S.)



FRONTIERA (septembrie 2000)

Revistă lunară editată de Inspectoratul General al Poliției de Frontieră. O plăcută surpriză pentru cei care știau altfel Frontieră. În noua formulă (28 de pagini color, lunară) trebuie să spunem că revista este „altceva”. Adică o publicație bine structurată, echilibrată, densă ca informație. În acest număr continuă prezentarea Programului-cadru privind desfășurarea procesului de modernizare-restructurare a Poliției de Frontieră în perioada 2000-2004 - o expunere exactă, pe etape, ani, obiective, cifre, cu alte cuvinte o transparentă pe care uneori nu o regăsim la alte structuri militare. Nu lipsesc semnăturile de prestigiu, tocmai cele care dau „greutate” oricărei publicații - în acest număr, Florin Constantiniu, membru corespondent al Academiei Române. În rest, aşa cum mai scriam pe undeva, în unele locuri între dorință și realitate chiar există semnul egalității. (B.D.)

MARINA. Buletin de informare, documentare și studii de filatelia tematică

(nr. 46, ianuarie-iunie 2000). Din acest număr apare ca supliment al revistei Marea Noastră. Din sumar: Anul 2000 - Anul Eminescu ● 100 de ani de la intrarea în funcțiune a farului de aterizare Tuzla (1900-2000) ● Nave care au purtat numele „Ștefan cel Mare”. O fi revista de filatelia tematică dar tot nu înțelegem placerea unora de a-și vedea publicat același articol în mai multe gazete („O luptă navală desfășurată în largul portului Constanța în anul 1877”, publicat și de revista noastră în numărul 65/2000). Oare doar din dorință de a-și vedea numele tipărit? (B.D.)



YACHT MAGAZIN (nr. 1, august 2000). Sport regal-revistă aristocrată. Așa am putea defini în două vorbe noua revistă care a îmbogățit recent familia publicațiilor marinărești. Aristocrată prin domeniul pe care îl tratează - iahtingul - și în egală măsură prin eleganța ținută grafică, la nivelul revistelor similare din străinătate unde nu lipsesc banii și tradiția. Actionând sub deviza „Vivere non necesse est, navigare necesse est” (motto care se regăsește și pe coperta revistei), etern îndrăgostitul de mare, marinărie și sporturi nautice - l-am numit aici pe Constantin Novac, redactorul șef al noii reviste - a reușit să ducă la bun sfârșit această temerară inițiativă. Așteptăm numerole viitoare. Până atunci, pentru a vă trezi curiozitatea, vă dezvăluim câte ceva din sumar: ● Palmaresul unui campion: Nicolae Calcan ● Yacht Club Regal român ● Un periplu (virtual) pe Marea Neagră ● Cupa Americii 2000 ● Yachting și ... filatelie. (B.D.)

Liga Maiștrilor Militari de Marină nu se dezmente. Cu ocazia aniversării a zece ani de la înființare, liga a reușit să scoată de sub tipar o „carte de vizită” pe măsură. În cele 12 pagini, integral color, găsim informații dense (pentru cei care nu au aflat încă) despre structura, preocupările, trecutul și prezentul ligii, confirmând încă o dată - dacă mai era nevoie - seriozitatea corpului maiștrilor militari de marină. (B.D.)



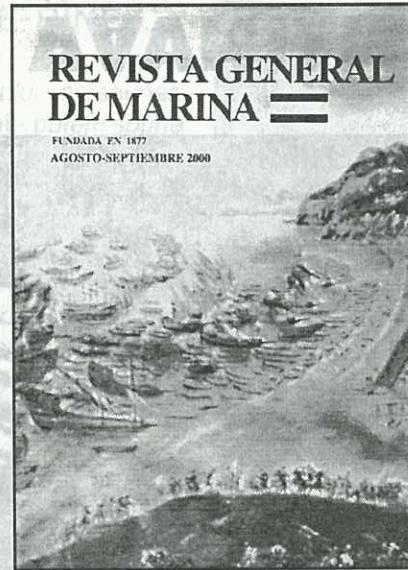


SEMNAL INTERNATIONAL



BLAUE JUNGS (octombrie 2000)

- Pregătirea marinilor militari în domeniul informațiilor
- Caracteristici tehnico-tactice ale navei-școală cu vole **Statsraad Lehmkuhl**
- Sporturile nautice de agrement
- Participarea navei-școală **Gorch Fock** la Operațiunea Sail 2000
- Zilele Marinei 2000
- 100 de ani de la prima utilizare militară a **Zeppelinului**. (C.S.)



REVISTA GENERAL DE MARINA

FUNDADA EN 1877
AGOSTO-SEPTIEMBRE 2000

REVISTA GENERAL DE MARINA

(august-septembrie 2000). Număr tematic dedicat luptei amfibii din perspectivă istorică. Din sumar: Manevra amfibie ● Debarcări spaniole în insulele britanice (1579-1601)

- Lupta amfibie în războiul de independență spaniol (1808-1814) ● Gallipoli 1915. Cronica unui dezastru
- Ziua cea mai lungă ● Cucerirea obiectivelor avansate în Pacificul de Nord
- Iwo Jima și Okinawa ● Războiul amfibiu în Pacificul de Sud-Est (1941-1945)
- Debarcarea americană de la Inchon din timpul războiului din Coreea ● Războiul din Malvine. (B.D.)

NOTIZIARIO DELLA MARINA

(august - septembrie 2000) Din sumar: Problematica legată de condiția „marinarului”

- Condiția personalului militar
- Dynamic Mix 2000
- Vânătoarele de mine - protagoniste în Marea Adriatică
- Proiectele mileniului trei - Academia Navală
- Audiență la Papă
- Cartografie electronică. (B.D.)

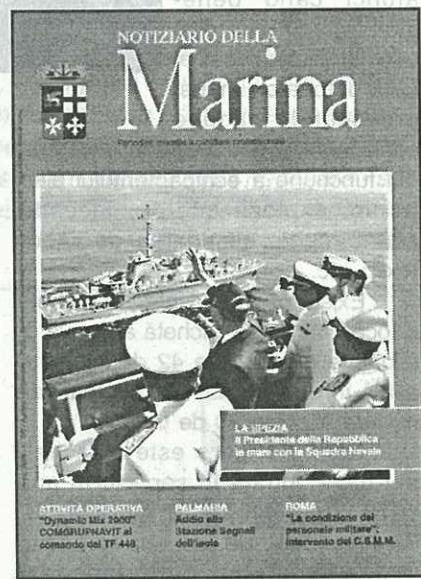


Col's Bleus

Le magazine de la Marine et de la mer

Chasse aux mines:
opérations
multinationales

Pierre Dellement
Bonne veille
Bonne rentrée



NOTIZIARIO DELLA

Marina



LA LIBIA
Il Presidente della Repubblica in mare con le Squadre Navali

ATTIVITÀ OPERATIVA

ITALIA

ROMA

"Dynamic Mix 2000":
COMGRUPNAVIT al comando del TF 440

Stazione Segnali
dell'isola

"La condizione del
personale militare":
intervento del C.S.M.M.



Carte dedicată glorioaselor fapte înscrise de marinari în hronicul neamului pentru apărarea și reîntregirea frunțarilor României pe ape în anii celui de-al doilea Război Mondial și dramei pe care a cunoscut-o Marina Regală Română după 23 August 1944.

Cei interesați se pot adresa redacției pentru a intra în posesia lucrării.

RACHETA ANTINAVĂ EXOCET

Racheta antinavă Exocet, produsă de compania franceză Aerospatiale, a intrat în serviciu în anul 1972 și este destinată scoaterii din luptă a navelor inamice a căror mărime justifică utilizarea acestei rachete. Scoaterea din luptă a unei nave nu implică în mod necesar scufundarea ei. Efectul pe care îl produce o rachetă atunci când penetreză corpul unei nave este similar cu cel al unui detonator imens, provocând pagube

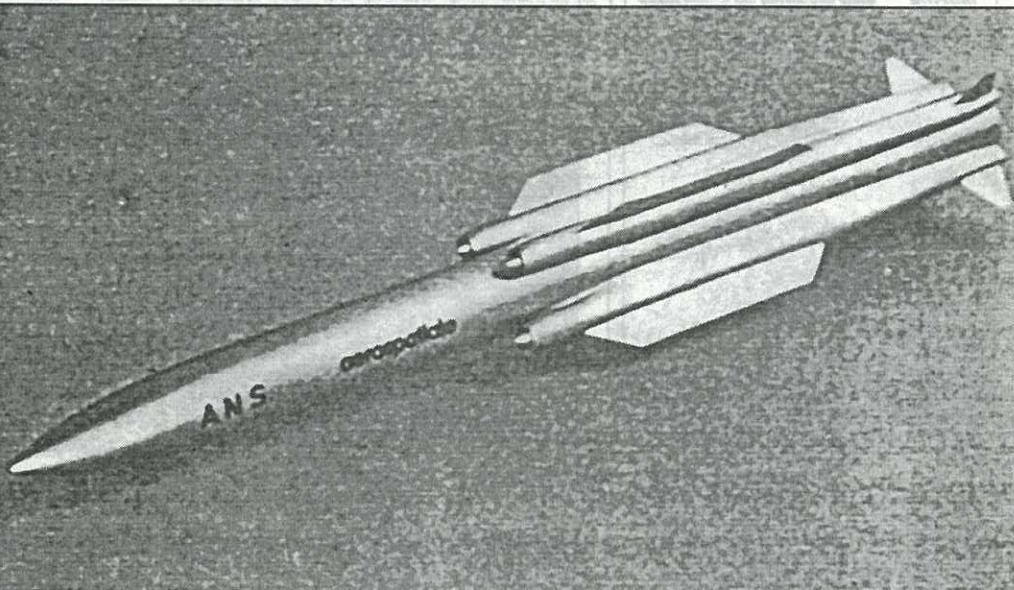
considerabile: gaură de apă, scoaterea din funcțiune a echipamentului electronic, explozii interne, incendii, scurtcircuite, eliminarea de vapori toxici etc.

Există patru variante ale rachetei Exocet: MM - 38, rachetă antinavă cu o bătăie maximă de 42 de kilometri, aflată în dotarea navelor din marinele militare a peste 20 de țări.

AM - 39, care este o rachetă aer-navă, intrată în serviciu în anul 1978 și a cărei bătăie maximă (50-70 km) depinde de altitudinea și viteza avionului care lansează racheta. Aceasta este amplasată la bordul elicopterelor Super-Frelon, Super Puma, a avioanelor de luptă Super-Etendard, Mirage 50 și Mirage F1, precum și a avioanelor de patrulare maritimă Atlantic Nouvelle.

MM - 40 este o rachetă antinavă derivată din MM-38, beneficiind de o serie de îmbunătățiri. Racheta a fost achiziționată de peste zece țări; există și în cadrul bateriilor de coastă.

SM - 39 poate fi lansată de pe submarine convenționale sau nucleare din tuburi lanstorpile standard în interiorul unei capsule subacvatice.



Noua generație de rachete Exocet

Racheta Exocet utilizează principiul „trage și uită” și zboară la înălțimi foarte mici față de nivelul mării, înălțimea de zbor fiind programabilă în funcție de starea mării. Are o viteză de 0,93 Mach, o lungime de 5,21 metri, greutate de 735 kg, cu o componentă de luptă de 160 de kg. Distanța maximă atinsă este în funcție de tipul de rachetă lansată: 42 km (MM-38) sau 70 km (MM - 40 și AM-39). Pe prima treaptă a traiectoriei racheta are un zbor autonom inertial, urmat de căutarea țintei și ghidarea pe aceasta de către radarul activ. Utilizează un motor cu combustibil solid, atât pentru start cât și pentru mars. O caracteristică importantă este aceea că racheta are dimensiuni mici, putând fi folosită la bordul navelor de orice clasă, al avioanelor și elicopterelor.

Distanța de 42 de km pentru modelul MM-38 corespunde radarului amplasat pe o navă de dimensiuni medii (se știe că distanța depinde de înălțimea la care este dispusă antena și curbura Pământului). În plus, timpul de zbor al rachetei, aproximativ două minute, nu permite navei inamice să se deplaseze prea departe, ceea ce

face ca suprafața de căutare să fie mică, permitând radarului activ să prindă ținta. O distanță mai mare de 42 de km necesită folosirea unui elicopter pentru transmiterea datelor. Acesta este modul de folosire a tipului MM-40 care are o distanță maximă de 70 de km și utilizează un elicopter care urcă la o altitudine care să-i permită căutarea țintei și transmiterea datelor despre țintă către lansatorul naval, după care coboară imediat pentru a nu fi descoperit.

Mai există două soluții pentru distanțe mari de lansare. În primul caz, elicopterul redirecționează prin comenzi radio zborul rachetei pe traiectorie (racheta permite acest lucru din punct de vedere tehnic). În această situație este necesară menținerea contactului radar cu ținta a elicopterului pe parcursul primei părți a zborului pentru transmiterea comenziilor radio, ieșind din discuție astfel posibilitatea de a nu fi descoperit. În al doilea caz, racheta este lăsată să-și urmeze zborul normal, situație în care datorită deplasării țintei și impreciziei



Continuare în pag. 30



ARHEOLOGIE SUBMARINĂ

CUM ARÂTA PORTUL TOMIS ÎN EPOCA ROMANĂ? (II)

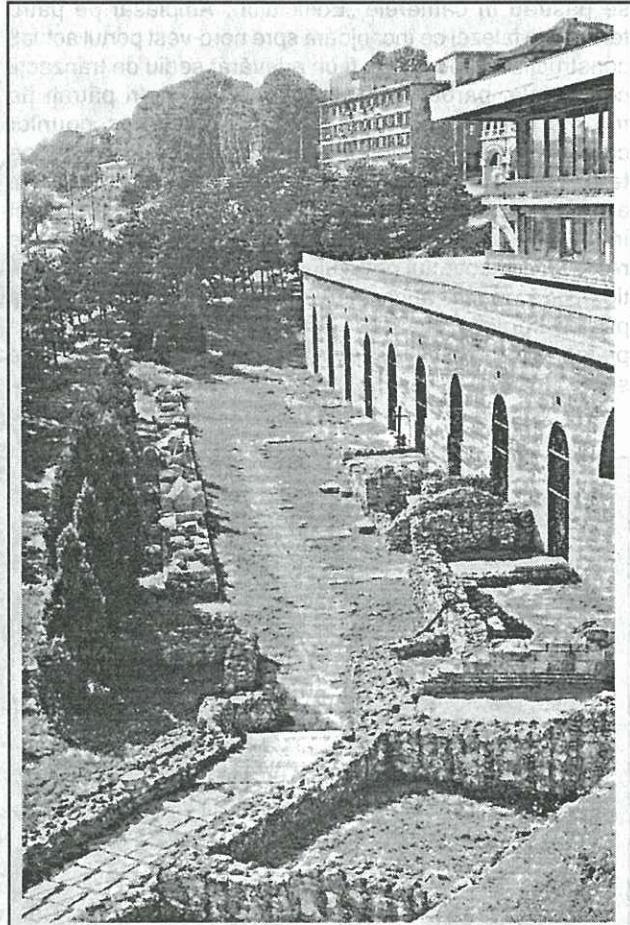
drd. Gabriel TALMATCHI

Cheiurile portului, digurile, șoselele, străzile, canalele, zidurile de apărare ca și edificiile publice și magaziile, atât din Tomis cât și din teritoriul rural se zideau din piatră brută sau fasonată. Piatra se obținea din carierele existente la Ovidiu, Tașaul, Dorobanțu, Kogălniceanu și Techirghiol. Blocuri mari de construcție ca și plăci fasonate se ciopleau în cariere aducându-se toate acestea iarna cu săniile, iar vara pe baza unor tâlpi speciale, bine unse. Pe lângă piatră, des utilizată era și marmura. Aceasta nu era de origine locală ci adusă ca leș pe corăbii venite din Paros, Rhodos sau Pontice și comercializată aici. Privitor la această marmură care se prelucra în atelierele locale, aceasta confirmându-se prin numeroasele monumente lucrate din acest material, era debarcată pe cheiuri de unde era preluată de meșterii respectivi în ateliere pentru lucru efectiv asupra acesteia. Se remarcă descoperirea în 1958 a urmelor unui atelier de prelucrare a marmurei, de mari proporții, la baza falezei de vest a orașului, la nivelul portului antic de unde s-au scos mai multe monumente aflate în diferite stadii de prelucrare (cca.50%), zăcând pe un strat gros de aşchii căzute din cioplitură. Dintre produsele găsite se pot menționa o arhitravă de 5 metri lungime, o cornișă, două capitele de colț și partea superioară a unui sarcograf. Aflându-ne în fața unui port favorabil refugiu lui pe timp de furtună se poate spune că Tomisul deținea din perioada greacă ateliere pentru repararea corăbiilor ajunse aici.

Importanța strategică și comercială a portului Tomis a crescut în timp, mai ales după secolul II d.Chr., documentele epigrafice clarificând statutul militar al portului pe linia flotei moesice. Această flotă deținea în dotare și corăbii maritime, fiind de menționat aici o inscripție de la Noviodunum ce amintește de Liburna Armata.

Pornind de la informațiile arheologice (e drept, destul de sumare) se poate avea totuși o imagine a vieții de fiecare zi a portului tomitan în epocă romană, cu pulsăriile și tumultul său firesc. Constructorii veniți din marile porturi ale Pontului și Mediteranei, împreună cu lucrătorii locali, înăltau noile cheiuri înfipite în unda mării, pentru a putea primi la adăpost corăbiile de mare încărcătură. Blocurile mari de piatră fasonată ce aveau să înalțe zidurile danelor erau manevrate cu ajutorul sclavilor. Lângă chei se aflau magazinele și magaziile negustorilor de cereale ca și bazinile pentru pește sărat, alături de apa potabilă. Undeva în apropiere se putea auzi răsunetul topoarelor și bardelor meșterilor năieri.

Romanii au introdus o nouă concepție în executarea construcțiilor portuare ce au fost considerate edificii arhitecturale. Bineînțeles că ne aflăm în fața unei viziuni moderne, realizându-se în port ridicări de clădiri impresionante ca și ridicarea unor monumente de artă ce se integrau în mod armonios cu restul construcțiilor existente. Orice port roman, și implicit portul Tomis (deși nu avem



TOMIS - CONSTANȚA

dovezi clare), conform unor programe de sistematizare, făcea ca incinta portuară să fie amenajată prin ridicarea unor clădiri de mare importanță pentru evoluția portului din toate punctele de vedere: căpitănia, biroul de impozite, bursa, casele de comerț, cazările poliției, temple, altare, săli de întâlnire. Portul Tomis din epoca romană, ca și cele din zilele noastre, era locul de întâlnire a celor bogăți cu cei mai puțin bogăți sau săraci, putând fi amintiți sclavi, navigatori, militari, mari negustori, armatori și magistrați.

Cele trei mari clădiri construite în cadrul vastului complex al portului antic roman, „Edificiul Roman cu Mozaic“, termele și construcțiile din dreptul silozurilor de astăzi, au fost ridicate în cadrul planului de sistematizare amintit mai sus. Intensa viață comercială și portuară de la Tomis s-a datorat în perioada timpurie romană și atenției unor împărați cum ar fi Hadrian și Antoninus Pius, ce au întărit apărarea litoralului de vest și nord al Pontului Euxin contra pirateriei ce s-a dezvoltat în mod deosebit începând cu ultima parte a secolului II d.Chr.



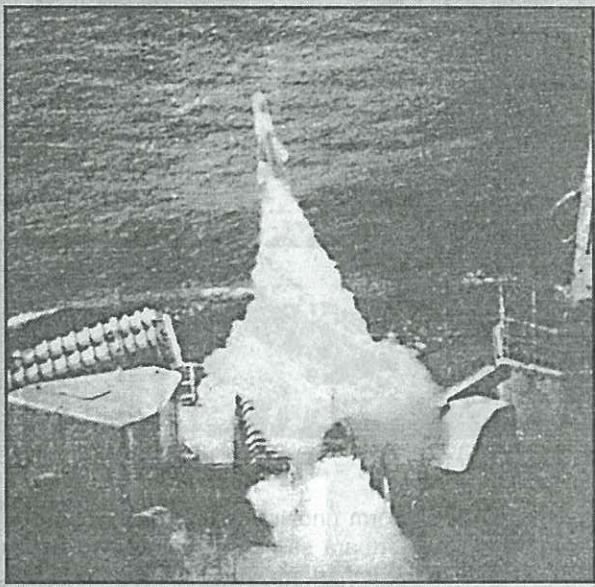
ARHEOLOGIE SUBMARINĂ

 O legătură directă cu activitatea comercială a portului Tomis a reprezentat-o „Edificiul Roman cu Mozaic”. Momentul ridicării acestui edificiu este sfârșitul secolului III d.Chr. Anumite mărfuri ce urmau a fi exportate trebuiau să aștepte vasele comerciale respective ce urmau să le preia, rămânând un timp în depozitele din port, cu mărfurile noi venite întâmplându-se același lucru, doar că acestea se păstrau în camerele „Edificiului”. Amplasat pe patru terase ale falezei ce înconjoară spre nord-vest portul actual, construcția s-a dovedit a fi un adevărat sediu de tranzacții comerciale, pardosit cu peste 2000 de metri pătrați de mozaic policrom. Încăperea în sine servea scopurilor comerciale ale portului, fiind prevăzută în substricție, pe terasa a treia cu 11 încăperi mari ale căror intrări și acoperișuri se repetau ritmic. De mai mare importanță sunt încăperile 3 și 4 unde au fost descoperite mărfuri ce reprezentau obiectul negoțului maritim ca minereu de fier, tipare de opaiete, ancore de metal, greutăți de marmură pentru cântare mari și o imensă cantitate de amfore piriforme, toate fiind pline cu substanțe chimice organice și anorganice.

Edificiul se compunea dintr-un corp principal de forma

unui trapez alungit, dezvoltat pe două nivele și o încăpere anexă, mult mai mică, pe un singur nivel situată în extremitatea estică a corpului principal. Nivelul superior era reprezentat de nivelul covorului cu mozaic (la 12,60 metri față de nivelul mării), iar nivelul inferior era al încăperilor boltite (cele 11 compartimente). În cadrul mozaicului se poate observa o armonie în simetrie, în îmbinarea a șase culori și nuanțe, totul dovedind o operă valoroasă dintr-o epocă de istorie a provinciei de la gurile Dunării când Tomisul se bucura de prosperitate economică.

Din păcate, informațiile de ordin arheologic în legătură cu digurile, cheiurile și alte amenajări ale portului tomitan sunt foarte sărace, ele reducându-se la câteva informații mai vechi, fără ca acestea să fi fost continuante prin cercetări sistematice. Astfel, s-a arătat că între porțile 2 și 3 ale actualului port maritim Constanța, mai puteau fi văzute urmele unui dig antic, construit din mari blocuri de piatră, precum și alte construcții rămase neidentificate. Totuși, se poate spune că activitatea portuară de la Tomis în epoca romană depășea cu mult pe cea a celorlalte orașe pontice, activitate reflectată în izvoarele epigrafice, istorice și iconografice. ■



 Urmare din pag. 28

rezultată din lungimea zborului autonom ar însemna o căutare pe o suprafață mult mai mare de către radarul activ.

Deși s-au făcut progrese în tehnologia capului de autoghidaj, riscul de confuzie a țintei rămâne. De aceea, pentru o viteză dată, o creștere semnificativă a distanței determină o nesiguranță în ceea ce privește rezultatul atacului.

Pentru ca racheta să fie capabilă să penetreze apărarea inamică, trebuie să se țină cont de următorii factori: zborul la altitudine foarte mică; viteza mare;

zbor autonom inertial cât mai lung până în apropierea suprafeței de căutare pentru a nu se demasca; datorită abilității de diferențiere, radarul activ se pretinde a fi imun la contramăsuri electronice; amprenta radar mică; un radar activ de performanță asigură prinderea rapidă a țintei; înălțime mică la lansare, aproximativ 30 de metri; lansările în salvă în cazul MM-40 (cel puțin patru rachete în 10 secunde) determină saturarea apărării inamice.

Racheta Exocet nu este invulnerabilă. În cadrul unor teste, o rachetă navă-aer Seawolf a doborât o rachetă Exocet. Aerospatiale pretinde că țintele false de radiolocație sunt total ineficiente deoarece racheta Exocet dispune de tehnologia cea mai performantă în ceea ce privește contramăsurile electronice. CIWS Phalanx sau Goalkeeper nu distrug racheta decât în cazul în care proiectilul reușește să străbată stratul de blindaj care învelește componenta de luptă. Probabilitatea de doborâre a rachetelor cu ajutorul CIWS (sisteme de arme pentru apărarea apropiată) va scădea dacă rachetele saturează apărarea inamică prin lansarea acestora succesiv la intervale de 2 secunde. În cadrul conflictului din Insulele Falkland, rachetele Exocet AM - 39 au scufundat distrugătorul britanic HMS Sheffield și au scos din luptă alte două nave, iar rachetele Exocet de tipul MM - 40 au avariat nava HMS Glamorgan. Noua generație Exocet este cunoscută sub numele de ANS, cu o viteză supersonică de 2 Mach și o distanță maximă de 200 de km.

(**Naval Surface Weapon**)

Traducere și adaptare
Locotenent Laurențiu MEȘTERCA

EVENIMENTE / FLASH



Promoția de aur



Cu ocazia împlinirii a 140 de ani de la înființarea Corpului Flotilei, în zilele de 28-29 octombrie 2000 la Brăila s-a desfășurat Sesiunea de comunicări științifice, ediția a XI-a, intitulată „Spațiul dunărean și al Mării Negre de la istorie la perspectiva integrării europene”.



Cu ocazia aniversării a 70 de ani de la instituirea demnității de mareșal la Muzeul Militar Național - Filiala Constanța a fost vernisată, în ziua 24 octombrie 2000, o interesantă expoziție intitulată „MARESALII ROMÂNIEI”. Expoziția va fi deschisă până pe data de 10 decembrie 2000.

Sâmbătă, 23 septembrie a.c., Academia Navală „Mircea cel Bătrân” și-a deschis porțile pentru a-i întâmpina pe cei mai vîrstnici absolvenți, PROMOTIA DE AUR - 1955. Se numește „promoția de aur” pentru că a dat 5 amirali - viceamiral-comandor Gheorghe Anghelușcu, viceamiral Constantin Iordache, contraamiral Eugeniu Dumitrescu, contraamiral ing. dr. Vasile Grad, contraamiral Dumitache Oprea - un general - general de brigadă Mihai C. Oprea - 15 comandanți de cursă lungă, printre care Nicolae Vijiac, Valentin Iordache, Marin Deboveanu, Roman Gavriș, Lucian Stăngaciu, Mihail Moraru, Marian Cogut, Gheorghe Rohan, Valeriu Zamfir, Paul Dragomir, fost comandant al Căpitaniei Port Constanța timp de 17 ani -, 28 ingineri, 24 cadre didactice, 10 economisti, 2 doctori în știință, un senator, patru scriitori, un pictor și chiar doi primari (la Brăila și Sulina). Trei dintre cei 225 de absolvenți ai promoției 1955 au ajuns în diplomație: comandor (r) Nicolae Farcăș, atașat militar la Paris, comandor (r) Nicolae Dragnea, atașat militar la Moscova, iar comandorul (r) Teodor Vaida la Tratatul de la Varșovia. În aula Academiei Navale deschiderea întâlnirii a făcut-o Petronel Dumitrescu, șeful promoției. A urmat apelul promoției și păstrarea unui moment de reculegere în memoria celor 43 de colegi decedați și dascălii care au plecat dintrine noi. S-au depănat amintiri, întâmplări, s-au reînnodat firele vechilor prietenii, iar Marin Deboveanu a prezentat o casetă a promoției 1955. A urmat vizitarea distrugătorului MĂRĂȘEȘTI, iar seara s-a încheiat cu o masă colegială. Cu ocazia acestei întâlniri s-a confectionat o reușită insignă și o medalie din tombac. Promoția s-a întâlnit cu regularitate din cinci în cinci ani, această întâlnire fiind nouă. „Bun cart înainte” și să ne revedem în anul 2005!

Comandor (r) Francisc HOSCIUC



25 octombrie 2000. Depuneri de coroane de flori la Cimitirul Eroilor din Constanța cu ocazia Zilei Armatei Române.

