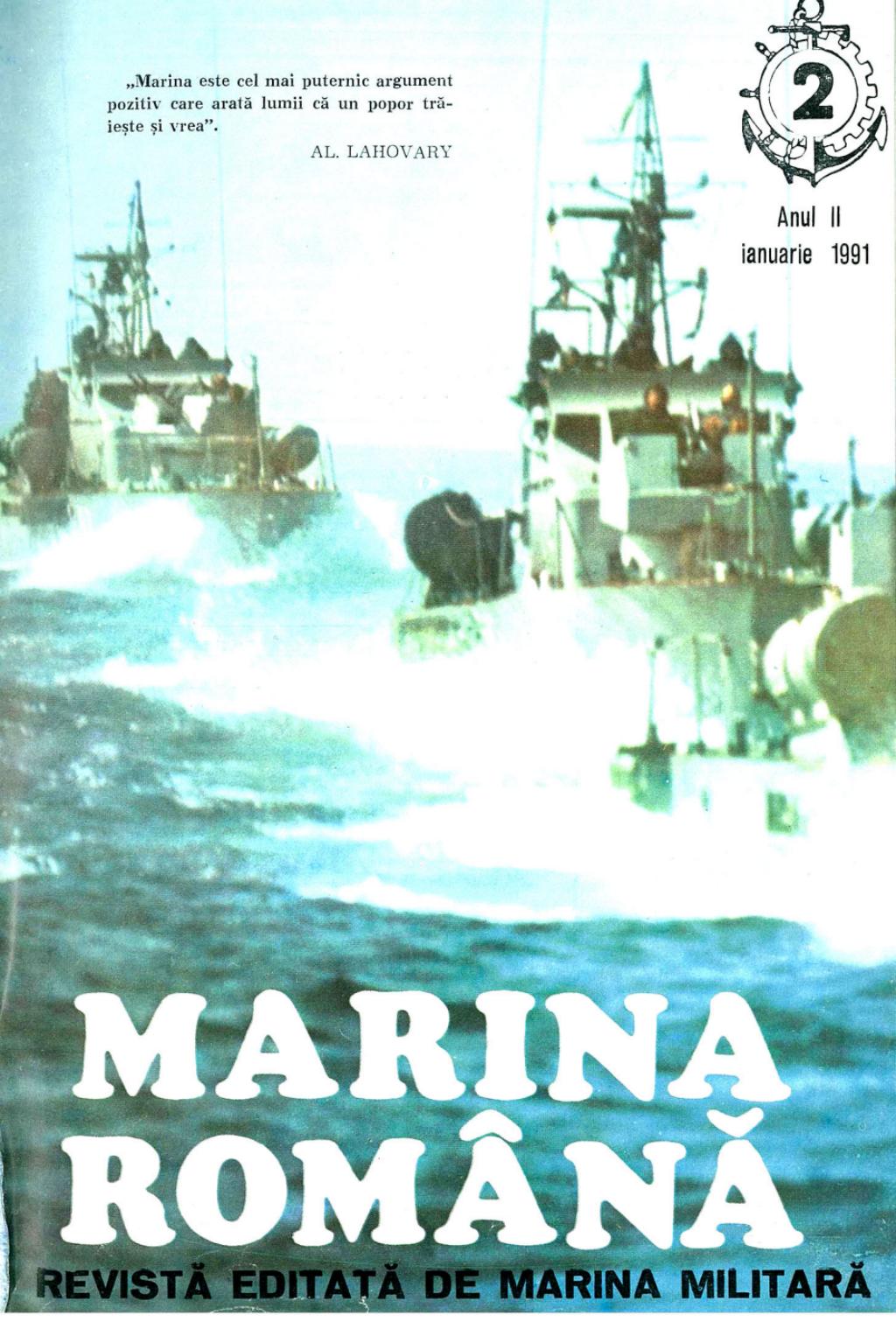




„Marina este cel mai puternic argument pozitiv care arată lumii că un popor trăiește și vrea”.

AL. LAHOVARY

Anul II
ianuarie 1991



MARINA ROMÂNĂ

REVISTĂ EDITATĂ DE MARINA MILITARĂ



- 24 ianuarie 1859 — Unirea Principatelor Române pag. 3
- La catarg — „Cel tricolor cu banderolă” — o importanță hotărîre a domnitorului Alexandru Ioan Cuza pag. 3



EMINESCU
ȘI MAREA
pag. 12

•
In ianuarie
marea
capătă
numele
Eminescu
pag. 13



Nevoie de
continuitate
pag. 8



- „ARMATA E CU NOI!” . . . pag. 4
- Din gîndirea militară
a înaintașilor noștri pag. 5
- Jurnal de bord pag. 7

Adio arme!

pag. 18—19



- Din experiența flotelor străine . . . pag. 22
- Remember pag. 21

- Breviar maritim militar . . . pag. 9
- Amplexuni, note editoriale,
umor, anunțuri pag. 26—27

COLEGIUL DE REDACTIE: Cpt. rg. II Ioan DAMAS CHIN, redactor șef, maior Costin CONSTANDACHE, secretar de redacție, cpt. R. Ananie GAGNIUC, redactor, lt. major Marian MOŞNEAGU, redactor. Corecțor: Floare BRÂNZĂ; Dactilografie: Carmen REBEGILĂ; Foto: Alexandru CÂLIMINTE.

24 ianuarie 1859 —

UNIREA PRINCIPATELOR ROMÂNE

Sînt momente în istoria unui popor despre care se vorbește la trecut, prezent și viitor. **UNIREA** este un astfel de moment pentru noi, români.

24 Ianuarie 1859 insumează secole și secole de luptă pentru împlinirea același ideal — **UNIREA** tuturor românilor. Trecind peste Dacia Felix, ne opriam la acel ev mediu românesc, cînd Basarabii își aveau Țara și peste nordul Gurilor Dunării, pe acel pămînt care poartă numele lor de domnitori dătători de destini și legi. Mușatinii dintru început se întinu domni peste toată Țara Moldovei, de la munte pină la Mare. Iancu de Hunedoara nu era numai guvernator al Ungariei, dar mai ates voievod al Transilvaniei și al Țării Românești și părinte al Moldovei, cum îl considera Bogdan al II-lea. Si se cere a aminti că domnii nostri aveau ca loc de reștrîște cetăți peste granițele impuse de vremi — Făgărașul, Almașul, Cicu, Cetatea de Baltă... Dar tot ei au ridicat pentru frații lor, granițele vremelnice nefiind un impediment, lăcăsuri de închînăciune — la Focșani, la Sîmbăta, la Tîrgoviște, ca să amintim numai cîte una din fiecare țară.

24 Ianuarie 1859 — **UNIREA** Principatelor Române sub același domn, Alexandru Ioan Cuza. Si fapta românilor de a se uni sub un singur domn a avut ecou la toți românilor de oriunde se aflau, dar s-a și impus în fața Apusului, ce își disputa și atunci înfrere aici.

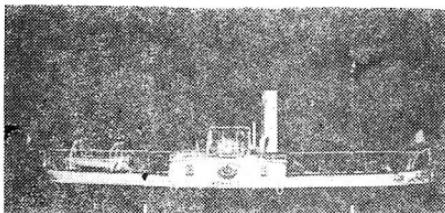
24 Ianuarie 1859 — prima treaptă a **UNIRII** noastre le-a creat și pe celelalte — noiembrie 1878, Dobrogea,



martie, noiembrie și 1 Decembrie 1918, anul marilor uniuni cu Basarabia, Bucovina și Transilvania, anul I al României Mari. 1 Decembrie 1990 — zi națională a anului 72.

24 Ianuarie 1991 — inimile tuturor românilor bat în zi de sărbătoare cu același dor al fraților pentru frații, ca întotdeauna, pentru pace și înțelegere, căci speranța și gîndurile bune î-l au însoțit pe român și la plug, și la luptă, și în zi de sfîntă sărbătoare.

Mariana PAVĂLOIU



Nava „România” (macheta)

Puține domnii din istoria noastră au avut de rezolvat probleme atât de numeroase și însemnante ca cea a lui Al. I. Cuza. Ele izvorau din necesitatea imperioasă a accelerării dezvoltării societății românesti, cerință ce impunea înfăptuirea unității tuturor domeniilor vieții economice, sociale și politice, concomitent cu modernizarea lor.

Între sectoarele cărora dominitorul Unirii, Al. I. Cuza le-a acordat atenția cuvenită a fost și cel naval. Al. I. Cuza a înțeles că pentru dezvoltarea statului, întărîcirea demnității și autonomiei sale, era vital să se pună în valoare căile de comunicație pe apă, să se dezvolte și organizeze marina națională.

In acest context se înscrie și hotărîrea domnitorului Al. I. Cuza de a uni pavilioanele celor două flote și a înălța tricolorul la catarg, eveniment de importanță națională și profundă mindre patriotică pentru marina comercială română. Măsura a fost urgentată de cererea agentului diplomatic al Principatelor Unite de la Constantinopol ce a solicitat la începutul anului 1860 Ministerului Afacerilor Străine

LA CATARG — „CEL TRICOLOR CU BANDEROLĂ” o importantă hotărîre a domnitorului Alexandru Ioan Cuza

de la București un exemplar al pavilionului flotei comerciale spre a pune capăt amestecului „din partea impiegătilor marinei imperiale în privința pavilionului ce este a se destina pentru navele române”. Ministerul să-adresat Prefectură Brăila, solicitîndu-i să întocmească un referat asupra utilizării pavilionului la navele comerciale și să propună un model de pavilion unic pentru navele comerciale românești.

La 16 iulie 1860, Prefectura Brăila a înaintat un raport ministerului în care se preciza că navele românești „poartă astăzi pavilioanele cele vechi afară de cîteva vase care au puș bandieră tricoloră cu banderolă, primind acest drept aici, iar cele ce vine de la Constantinopol poartă tot pavilioanele cele vechi” (Arh. Ministerului Afacerilor Externe) fond Porturi, vol. 57, p. 3).

Raportul propunea ca pavilionul tricolor pentru navele românești să poarte culorile roșu, galben și

Maior dr. Valentin CIORBEA

(Continuare în pag. 9)

„ARMATA E CU NOI!“— o stare de spirit

— Domnule general-colonel Vasile Ionescu, ce anume considerați dumneavoastră necesar să fie relevat, la început, în legătură cu acțiunile armatei în revoluția din decembrie '89?

— Înainte de a răspunde la întrebare, apreciez necesar să scot în evidență faptul că acum, după împlinirea unui an de la Revoluție, problematica participării armatei la acțiunile revoluționare din decembrie 1989 este de mare actualitate, și se impune și a reflecția în lumina adevărului istoric, ori de cîte ori se investește prejul, pentru că, în pofta incercărilor unor forțe politice destabilizatoare, a denaturărilor răuvoitoare, a intrat de acum în conștiința maiorilor, a întregului popor, convingerea fermă că revoluția română a învins pentru că în sprijinul și împreună cu forțele participante s-a afărat armata, în întregul său, de la soldat la general.

Caracterul unitar, hotărîrea în acțiune, inițiativa și spiritul de sacrificiu, au asigurat, ca de atîta ori în istoria neamului nostru, trecerea cu succes a acestui „examen”, oglindind, totodată, devotamentul oștirii față de popor, alături de care a suportat, timp de peste patru decenii, vicisitudinile regimului totalitar.

„ARMATA E CU NOI!“ nu este numai o lozincă, ci și o stare de spirit. Ea nu trebuie legată numai de zilele revoluției ci și de viața liberă și democratică a societății românești de astăzi, de caracterul ireversibil al fenomenelor și proceselor profund innoitoare ce au loc în țara noastră.

Aș încheia răspunsul cu o remarcă: participarea armatei la revoluție s-a produs ca rezultat al unor procese interne în conștiința militariilor de toate gradele, care nu și-au precucpit nici singele și nici viața pentru a înfringe forțele anti-revoluționale, teroriste, pentru a garanta împlinirea marilor idealuri ale Revoluției române din decembrie 1989.

— Cum apreciați acțiunile din acea perioadă desfășurate de marina militară?

— Împreună cu militarii întregii noastre armate, marinarii români au participat fără prejed, din primele momente precum și după fuga dictatorului, la toate acțiunile revoluționare desfășurate în zona.

După cum se cunoaște, în zona litoralului, în orașele-porturi, cu

deosebire Constanța, a existat de la început pericolul desfășurării unor acțiuni teroriste, concomitent cu posibilitatea declanșării unei acțiuni de atac din direcția mării, pericol simulant cu dibăcie de un „adversar” necunoscut încă, prin efectele unui nefast război radioelectronic.

Măsurile luate de către Comandamentul Marinei Militare au permis ridicarea rapidă a capacitatii de luptă a navelor care au ocupat

INTERVIU
cu domnul general-colonel
VASILE IONEL,
Secretar de stat
și șef al Marelui Stat Major

poziții pe mare și fluviu în vederea executării unor misiuni de pază și supraveghere, misiuni pe care le-au îndeplinit deosebitul echipaj.

Pe uscat, unde menționăm că Marina Militară a constituit principala forță armată, s-a acționat pentru protecție și apărarea obiectivelor importante din perimetru orășelor-porturi. În aceste acțiuni s-au remarcat îndeosebi efectivele Academiei Navale, unitățile de scafandri și infanterie marină.

Conducerea armatei apreciază în mod deosebit acțiunile exemplare, atât ale comenziștilor și ale întregului efectiv al unităților Marinei Militare, pe uscat, în întreaga Dobrogea și pe mare și pe fluviu, fapt ce a limitat drastic pierderile de viață omenești și materiale și a permis revenirea rapidă la desfășurarea cursului relativ normal al vieții economico-sociale în zonă.

— România cunoaște mutații fundamentale, care se reflectă și în sistemul ei militar. Ele sunt, indiscutabil în interconexiune și cu doctrina militară națională. Care este esența acestor mutații, domnule general-colonel?

— Fără nici o îndoială că mutațile de cuprindere și profunzime ce le cunoaște în prezent societatea românească, eforturile ce se fac pentru edificarea statului de drept, au înurit beneficii și asupra armatei, asupra concepției și acțiunii

nilor ce se întreprind în planul asigurării securității naționale.

In acest context, o importanță deosebită o are doctrina militară a României, căreia elaborare este în curs de finalizare — dat fiind faptul că, după instituționalizarea ei, orientările și cerințele acesteia vor călăzu toate demersurile ce se fac în scopul menținerii, la un nivel adecvat, a capacitatii de apărare a țării.

In deplină concordanță cu interesele și aspirațiile vitale ale națiunii, cu telurile politici interne și externe a României, obiectivul fundamental al doctrinei militare naționale, deci esența sa sub raportul finalității, il reprezintă apărarea integrității teritoriale, a independenței și suveranității, valorilor suverane și instituțiilor democratice ale statului român.

După cum bine se cunoaște, apărarea patriei a fost de-a lungul secolelor cauza sfintă a tuturor românilor. De aceea, valorificând bogatul filon al tradițiilor de luptă, ținând seama de evoluția situației politico-militare internaționale, de poziția geostrategică a țării, potențialul economic, tehnico-științific, demografic și cultural, de particularitățile psihologice ale poporului nostru, doctrina militară a României, ale cărei obiective, principii și orientări sunt eminentă prevenitive și defensive, vizează pregătirea din timp, într-o concepție unică și angajarea în mod unitar a resurselor întregii națiuni pentru a respinge cu succes o eventuală agresiune asupra țării noastre.

Păstrând, deci mai departe, după cum observați, principiul după care s-a condus de veacuri poporul român ca, în caz de pericol, să participe la nimicirea trupelor invadătoare, nu numai armata și alte elemente speciațiale, ci toți cetățenii apti de efort militar.

— Astăzi, sub ochii noștri, se scrie o nouă istorie, inclusiv o nouă istorie militară. Cum s-a văzut ea de la Budapesta, la începutul lunii noiembrie, cu prilejul discursului potențialelor militare europene?

— Într-adevăr, schimbările radicale produse în estul european în ultimii ani, profundele mutații pe întregul mapamond justifică aprecierea dumneavoastră privind serie-rea unei noi istorii.

In acest context, semnarea Convenției privind plăfoanele naționale maxime în armament și tehnică ale statelor participante la Tratatul de la Varsavia a constituit momentul final al negocierilor desfășurate între țările membre pentru convenirea acestor plăfoane.

Semnarea documentului respectiv a reprezentat încă un pas im-

Din gîndirea militară...

Dintotdeauna, dar mai ales în epoca modernă, problematica mării și puterea maritimă a țărilor a stat în atenția oamenilor politici și șofereticiilor militari, în acest sens fiind deja scrise numeroase lucrări argumentându-se astfel teoria conform căreia „cine stăpînește mare, stăpînește comerțul mondial, stăpînește bogățiile lumii și, deci, stăpînește lumea”.

Istoria Marinei Române moderne nu a dus nici sănătatea de astfel de teoreticieni. Pe măsură ce țara noastră cunoștea noi etape de dezvoltare, relația dintre prosperitatea națională și mare era mai bine înțeleasă. Astfel s-au scris cărți cu adresă la factorii de decizie politico-economici atât pentru alocarea fondurilor necesare creării Marinei române, cît și pentru marele public, pentru a-i forma acestuia conștiința apartenenței la mare ca element important al puterii maritimes.

Priu intermedial revistei „MARINA ROMÂNĂ”, îmi propun să prezint cărților cîteva lucrări care tratează această problemă și pe care le consider ca fiind de referință în domeniul.

In anul 1923 căpitanul comandor E. Roșca și locotenentul comandor G. Koslinsky, personalități marcante din Marina Română interbelică au editat cantică „Avein nevoie de Marina Militară?”, lucru deosebit de valorosă prin ideile pe

care le conține, dar și prin puterea de esențializare pe care autorii o posedă.

Lucrarea, pe o întindere de numai 64 de pagini, prezintă rolul Marinei Militare ca factor economic, politic, social și militar, compunerea marinei noastre viitoare, starea actuală a marinei noastre, urgența creării Marinei Militare, modalitatea realizării programului naval, acestea reprezentând în același timp și capitolurile principale ale cărții. Evident, totul este raportat la data respectivă.

Îată și cîteva idei din lucrare, pe care le consider denne de refuzat:

In introducere autorii prezintă participarea redusă, numeric și valoaristică, a Marinei Militare în războiele punctate — 1877; 1913; 1916 — arătînd că „Explicația acestei lipsă de continuitate în desvoltarea marinei trebuie căutată, în primul rînd, în necunoașterea importanței puterii maritimă de către opinia publică românească. Indiferența opiniei publice pentru mare, navigație, vapoare etc., nu este în nici o țară maritimă așa de mare ca la noi... Este în special, de datoria marinilor și a celor care sunt cunoscători în ale marinei să luimeze opinia publică printre pro-

pagăndă largă și cinstită asupra importanței pentru noi de a da puterii maritime dezvoltarea cuvenită. Numai atunci întreaga națiune va cere, în mod conștient, creaarea și întreținerea unei forțe navale potrivite cu interesele maritime ale țării noastre”.

In legătură cu factorul economic al marinei (capitolul II) autori spun că „Este deci de o importanță capitală pentru un stat care are deschisă calea mării să-și creeze că mai neînțirzat o flotă comercială națională, fiindcă numai astfel va putea scăpa de tributul ce e forțat să-l plătească străinilor pentru transportul mărfurilor, importate sau exportate”.

Îată și alte idei valoroase cu valabilitate perenă.

„Pentru industria și comerțul român expansiunea economică în Marea Neagră ca și în restul Orientului, trebuie să constituie un ideal al politiciei noastre economice.

Dar, o rețea de căi de comunicații maritime nu poate funcționa în liniste și în siguranță decât la adăpostul unei flote care să o apere, sprinjindu-i interesele în timp de pace și luîndu-i direct apărarea în timp de răsboiu. Această forță nu poate fi alta decât Marina Militară.

Contraamiral
Constantin IORDACHE

(continuare în pag. 24)

...a înaintașilor noștri (II)

→

portant pe drumul anevoios al seminării Acordului privind forțele armate convenționale în Europa. Rezultat al unor perioade îndelungate de negocieri, acordul menționat demonstrează că oamenii se pot înțelege între ei, că în prezent istoria se pare că și-a găsit un sens nou, acela al evoluției pașnice în bună înțelegere.

Considerăm că prin eforturile colective ale tuturor statelor continentului, ale întregii lumi, prin acțiuni de înțelegere reciprocă, popoarele pot primi cu încredere viitorul în perspectiva anului 2000.

Cum s-a ajuns, domnule general-colonel, la plăfoanele de armament și tehnică militară date publicității? Ce calcule, ce situație au fost avute în vedere?

— Plăfoanele generale și naționale maxime constituie incununarea cu succes a negocierilor de la Viena și a celor purtate între partenerii din cele două alianțe din Europa. Pentru grupul „celor 6” — țările participante la Tratatul de la Varșovia —, negocierile pentru

convenirea plăfoanelor naționale maxime s-au desfășurat în cadrul Comisiei speciale de dezarmare care este un organ de lucru în cadrul Tratatului de la Varșovia. Reuniunile, în număr de patru, s-au desfășurat la Bratislava și Praga. Convenirea plăfoanelor a fost dificilă, fiecare delegație susținând, — în baza mandatelor incredințate de guvernele țărilor —, interesele de apărare ale propriilor state. În interiorul plăfoanelor generale, egalele alianțelor, convenite la Viena, ținând seama de regula suficienței, care definește cantitatea maximă pe care o poate deține o țară din totalul ambelor alianțe — în cazul nostru este vorba de U.R.S.S. —, delegațiile „celor 6” au convenit, pe parcursul celor patru reuniuni destul de animata, plăfoanele naționale ale țărilor tratatului. Aș dori să remarc faptul că delegația României, formată din reprezentanți ai Ministerului Afacerilor Externe și Ministerului Apărării Naționale, a desfășurat o activitate constructivă, manifestând flexibilitate pe parcursul negocierilor. Delegația noastră, contrar aprecierilor

să străine, nu a blocat niciodată negocierile, ci a găsit modalități de scoatere din impas a acestora.

— Concret, ce înseamnă pentru România plăfoanele stabilită?

— Plăfoanele naționale convenite pentru România — respectiv 430 avioane de luptă, 120 elicoptere de atac, 1375 tancuri, 2100 mașini blindate de luptă și 1475 piese de artillerie calibrul 100 mm și mai mare — reprezintă garanția unei suficiente războaie de apărare a țării. Consider că, în condițiile actuale, cind — după apariția noastră — România nu are un inamic nominal, apărarea țării, a integrității sa ale teritoriului poate fi asigurată în condiții corespunzătoare.

Cum am mai menționat și eu altă prilejuri, Marele Stat Major se preocupă constant de creșterea nivelului de pregătire, îmbunătățirea dotării tehnice a armatei, astfel încât, chiar în condiții reduserii armamentelor și, în viitor, a efectivelor, Armata României să fie în măsură a garanta liniștea poporului, apărarea independentă, a integrității teritoriale ale României.

Căpitan de rangul II
Ilie MANOLE

Vînt bun din pupă

,,MARINEI ROMÂNE“

Rândurile de față s-ar fi constituit într-o intervenție protocolară, deci formală, dacă...

...Dacă semnatarul n-ar fi trăit la bordul navei-școală „MIRCEA“ una din aventurile existențiale ale maturității sale, care i-a deschis orizontul fascinant al navigației cu vele pe mici bârci cu pinze, aventuri existențiale finalizate profesional în ciclul „CARTILE MARI“...

...Dacă Marina Militară nu s-ar fi implicat, material și moral, în pregătirea tuturor croazierelor cu iahturile „HAI-HUI 2“, „DECEBAL“ și „DECEBAL 2“, îndărătașă la realizarea și succesul lor și dacă entuziasmi ei n-ar fi trăit, alături de mine, succesele ca și insuccesele, cu satisfacție și insatisfacție de rigoare...

...Dacă la întoarcerea din lungile și dificilele periuluri marine apariția vedetelor de patrulare, cu pavilion national la pupă, n-ar fi adus în larg mesajul cald și emotional de „Bine atât venit!“...

...Dacă lumea marinilor militari n-ar reprezenta pentru mine un univers de ferme cătoare specificitate, integrindu-se Oștirii Române cu palmaresul ei sacru de sacrificiu și glorie...

Salut cu bucurie camaraderescă revista Marinei Militare și-i doresc, acum cind a ridicat velele spre a ieși în larg:

VINT DIN PUPA!

și

BUN CART INAINTE

Radu THEODORU

DE LA MANSA LA... TIMONĂ

M ulți sint cei care, din timori imemoriale cutreieră ne-sfîrșitale intinderi albastre înfrumînd necunoscutul sau mergind pe căi bătătorite, cu mijloace rudimentare sau din cele mai sofisticate, minări de dorință de a apropiă meridianele cu ginduri curate sau stăpiniți de furia zeului Marte. Pasiune, dorința de cunoaștere, mijloc de a-și căstiga existența, dorința de a-și prospecta propriile limite, plăcerea de a naviga sau cite puțin în toate acestea?

Nu mulți, însă, sint cei care, trăindu-și o bună parte din viață pe apă, dăruiți cu harul scrisului, aplenindu-se asupra hîrtiei fac să ajungă la semenii lor ginduri, experiențe și întîmplări de neimaginează, uneori dramatice, deschizând astfel o nouă filă în carteaua mării.

Literatura mării ar fi fost desigur văduvită, dacă nu ar fi fost scrisă aceea neasemănătoare carte, „Taifun“ a lui Joseph Conrad, fost căpitan de vas, fără îndoială consecință a unor experiențe limită, trăite personale, sau, la noi, „Jurnal de bord“, „Schițe marine“, „Europolis“ ca să amintim doar pe cunoscutul scriitor marin Jean Bart.

Cu cățiva ani în urmă, într-o seară de aprile, undeva în mijlocul Atlanticului, în timp ce bricul „MIRCEA“ plutea lin și monoton cu o ușoară briză în vele, dar hotărît să pinteneze Ecuatorul, mi-aflat la pupă navei cu scriitorul RADU THEODORU, în-

cercind să descoperim Crucea Sudului. Într-o confesiune, de altfel obișnuită între cei care și petrec mult timp pe apă, domnia sa mi-a mărturisit căt de mult îl fascinează această lume a apelor, a oamenilor mării, a plurilor la nesfîrșit între cer și apă, că este pentru prima oară cind trăiește o astfel de experiență, dar este hotărît să o repeete cu un yacht personal, încercind să urmeze aceeași rută pe care „MIRCEA“ o efectuat în premieră în traversada Atlanticului. Pentru moment am considerat-o ca fiind doar o opțiune. Stiam însă că în prima tinerețe fusese un redutabil pilot de vinătoare, deci nu-l lipsea curajul iar experiența navigației timp indelungat pe apă era, la acea dată, în fază acumulatorilor.

O primă atestare a spiritului marinăresc a fost făcută la apariția cărții „Noi, „MIRCEA“ și Atlantic“. Apoi, încercind parță să-mi demoleze eventualul scepticism de atunci a apărut în portul Tomis iahtul de croazieră „HAI-HUI 2“ cu care scriitorul, în iunie-iulie '78 a făcut o primă croazieră din

Miercuri, 17 august 1988 la ora 06.00 se dă deșteptarea.

Asta sună frumos, lucrurile sunt mai nuanțate, au început să se ivească semne ale oboselii psihice, nu fac dușurile cu apă caldă, dusuri de adio, se pregătesc iahutul pentru marș și pentru că prea am avut parte numai de feria, spre a compensa starea de euforie acumulatorul de porneire a motorului își refuză serviciile. S-a descărcat din neglijență. A făcut „masă“, se schimbă cu unul de la stația radio, marocanul pănsat de doctor, Hamed Sinan, aduce o sacosă de pesti și la 09.20 anunțăm prin radio port-control că plecăm. Drumul trasat pe hartă: Malaga-Gibraltar-Cadiz; o plimbare de agrement însă cu o semnificație deosebită. Iahtul va străbate strîmtoarea Gibraltar și va ieși la ocean.

Skipperul trăisea navigația oceanică la bordul navei-școală Mircea, dar atunci, pe o navă cu personal și echipaj ultraspécializat, de elită, nu fusese decit un pasager. Tipul arborează un facies dur, ucigindu-și întrebările, temerile,

→

în Marea Marmara. Rezultatul: cărtea „Cu HAI-HUI 2 spre Sud“.

A urmat apoi o altă croazieră, mai îndrăneată, cu destule peripeții, pînă în Marea Mediterană și o nouă carte de călătorie (pe apă): „Din nou spre Sud“.

Mirajul Atlanticului era însă fascinant. Cu o tenacitate și îndrăzneală infinită doar la marii luptători, invizibil chiar de profesioniști ai mării, Radu Theodoru va încerca o temerară punere în aplicare a gindurilor exprimate, în acea seară, în apropierea Ecuatorului.

Și astfel, „DECEBAL“, nou-născutul yacht, în sănătorele giurgiuvene, pornește să înfrunte oceanul. Cum a făcut-o? Vom afla spîndină din jurnalul de bord al navei care, cu multă amabilitate ne-a fost pus la dispoziție.

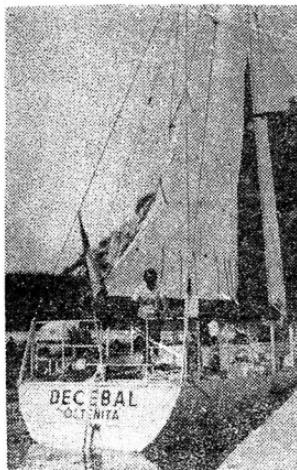
Iată, aşadar, de la romanele istorice — să amintim doar „Vulturul“ și „Brazdă și palos“, romane de aventuri, cărți cu și despre aviatori, scriitorul Radu Theodoru, schimbînd manșa cu timonă, trecînd de la documentația istorică la cea de călătorie prin experiente proprii a înscriși o nouă pagină în cărtea mării, apropiindu-și astfel, sufletește, pe toți iubitorii apelor.

„MARINA ROMÂNĂ“ îl urează „vînt bun de pupă“ în viitoarele expediții și apariții editoriale.

Cpt. R. II
Ioan DAMASCHIN

JURNAL DE BORD

— MALAGA-CADIZ —



→

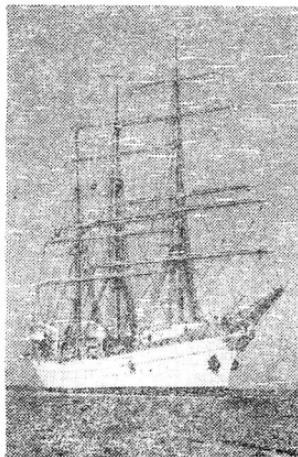
îndoielile. Iahtul și-a demonstrat din plin și calitatele și defectele atât în cele trei furtuni din Egeea și Mediterana, cit și în calmurile plate prelungite cind s-a recurs la motor. Evident echilibrat, robust, etans, respectând planurile proiectantului la zecime de milimetru, confortabil, are defectul de a flent la motor, elicea nu dă randamentul scontat, iar sub vele are nevoie de vînt tare spre a-și realiza media zilnică de minimum 100 mile marine. Astă însă se va întâmpla numai în alizeul portughez. Sub vele, în Mediterana, nu vom totaliza decât 65 mile marine în 24 de ore. Purtăm cu noi 1000 litri de apă; 1000 de motorină, o tonă de alimente. Dacă se adaugă motorul și echipajul, altă tonă și mai bine, numai încrătuțarea face patru tone și jumătate. Trecem întrebările în rezervă și aşteptăm expertiza tehnică făcută prin imersiune cu tubul de respirat și ochelari acvatici de către navigator. Antivegetativul a început să se desprindă, zincurile s-au tocit, ici, colo cade și grunzel. Coca metalică este foarte vulnerabilă la apa de mare, dar cum lucrurile nu sunt alarmante, skipperul dă mola și se ieșe în Mediterană lăsând Malaga în sjaj.

De cind am aterizat pe coasta spaniolă după traversarea Malta-Cap de Palos, am făcut navegație cos-

tieră, mai exact, turism nautic. Văzută de la cîteva cabluri coastă își dezvăluie pitorescul iar perspectiva largă adaugă turismului nautic un plus de înțelegere care scăpă turismului cu automobilul. Aceleași sierre zimjind cerul, același lanț de turnuri străvechi de pază legind fortăretele și salba de orase de pe Costa del sol, mai toate transformate în localități turistice după un desen urbanistic descifrabil din perspectiva mării: fortăreața sumbră ca nucleu istoric și turtele ascuțite ale bisericilor. Orasul vechi în jurul fortăreții. Hotelurile paralelipipedice sau în cub de rindunici, virile sub falezele verticale, agățate de surplombe, viisoare și vîle, lanțuri sau boschetă de palmieri, plajă cu sutele ei de umbrele colorate, mile de trupuri care se bronzeează sau numai se juhoase, porturile de iahting, măriene și de la capăt: Torremolinos, Santa Fe de los Boliches, Fuengirola cu campingul în malul mării, Marbella, San Pedro de Alcantara. Carturile se rotesc matematic: skipperul, navigatorul, apoi cartul celor tineri: doctorul avindu-l obștevătorul radio. Noaptea de 17 spre 18 august, Ferieira coastei sublimată de ghirlandele de lumini ale localităților. În bord luminile de drum ale navelor care se string din Mediterana spre strîmtoare. Noapte densă. În cartul skipperului un pescador spaniol nu vrea să cedeze trecerea, cu toate că legile și regulamentele de navigație-l ar obliga. Manevră de evitare de ultimă clipă. În cartul secundului, totă lumea se odihnește, bucătarul-mecanic este și el pe puncte, somnul percutat de semnul de alarmă dat cu fluerul de către secund. O navă rapidă ne a-saltează cind dintr-un bord, cind din altul, orbindu-ne cu projectorul. Atacurile iahturilor au început să fie frecvente, actele de piraterie ating cifre uluitoare mai ales în vechiul spațiu pirateresc al Caraibelor, unde s-a semnalat prin radio un pirat care ucigind o femeie, i-a luat catamaranul „galben”, cu care se dedă la acte banditești. Dar nu în vîzul projectorului. Skipperul semnalizează opția „navă cu vele în mars”, tipul acesta sint de fapt pe o navă de patrulare, căută un iaht, au cîtit numirea și se duc cu motorele în plin spre Estepona.

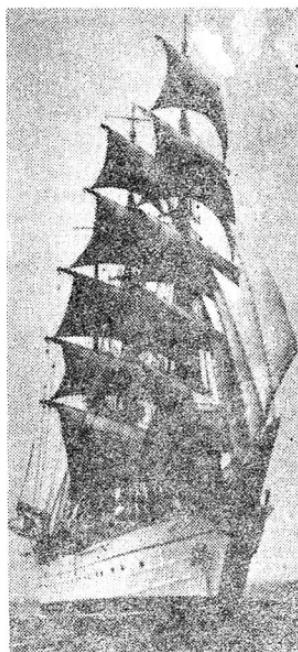
Radu THEODORU

— va urma —



nevoie de
continuitate

și adaos



nevoia de continuitate și adaos

„Numai vasele cu pinze pot forma pe adevarății marinari“.

SEBASTIAN EUSTAȚIU

Au spus-o alții mai înainte. Între cei dintii, amiralul Sebastian Eustațiu a afirmat: „Numai vasele cu pinze pot forma pe adevarății marinari“. A fost rostit un adevară, s-a impus o idee. Să astfel, la sfîrșitul secolului trecut, a fost comandat unui sănător naval din Londra bricul „Mircea“, un velier școală care a sosit în țară la 12 august 1882. Nava cu pinze și cu două catarge a fost botezată astfel de către Ion Ghica, ministru României la Londra, în amintirea gloriosului voievod Mircea cel Bătrân care avea în titulatura sa și formula: „...și de amindouă părțile de peste toată Dunărea pînă la Mareea cea Mare și cetății Dîrstorului stăpînitor“. Amintirile trecutului au inflăcărat înimile, nevoie prezentului au condus ratinuie. „Din fericire pentru noi pinza a invins“, a consemnat presa vremii.

A fost făcut efortul necesar atunci ca și mai apoi. După bricul Mircea, în catargele căruia, într-o activitate de pe anii de la 1880, s-au format zeci de generații de marinari, a urmat Nava Școală „Mircea“, navă tip barc, cu trei catarge, construită la Hamburg și adusă în țară, în primăvara anului 1939. Se consolida o tradiție „se implinește o altă nevoie, se continuă ceea ce marinarii numesc „Spiritul Mircea“ — cumul de înșură fizice și valori morale care se îngemănează numai prin „Munca permanentă la pinze, în plină mare...“ cum afirmă același încercat marinar care a fost Sebastian Eustațiu, comandanțul brioului Mircea, în furtura din 1888. Spiritul Mircea — o flacără care-l apropie pe om de natură, prin cunoaștere și înțelegere, care-l ajută să înfrunte la nevoie viciniștinile, nu numai prin competență profesională, ci și prin rezistență și îndrăzneață. O forță pe care au pus-o în evidență înaintașii, pe care o recunosc nevoie continuatoare. Între ei și comandanții N.S. Mircea pe care am avut sansă să-i cunoștem în călătorile din anii 1975 și 1990 — Eugen Ispas și Dinu Pamparau.

„Nava cu pinze e școala marinarului“. Au spus-o cei de mai înainte. Sunt convișni de acest adevară cei de astăzi.

Au simțit nevoia să scrie despre călătoriile navelor cu pinze cei de mai înainte. Nu încă și astăzi paginile de carte alcătuite de Eugen Botez (Jean Bart) și Victor Vlad Delamarina, atîțea și atîțea articole captivante, și-n același timp foloșitoare, scrise în revista „Marea Noastră“ de comandanțul Aurel Negulescu (Moș Delamare), contraalmiral C. Negru și mulți alții împătmîniți de mare, înzestrati în același timp cu harul de a pătrunde tănele lucrurilor și ale oamenilor, de a ne transmite în imagini de cuvinte informații despre mereu alte descoperiri pe contine.

Au scris cei de mai înainte. Avem și noi datoria să scriem despre călătoriile echipașului Navei Școală Mircea, și ale altor nave din flota militară și comercială a României. Drumurile navelor se pierd în imensitatea de ape odată cu stîngerea siajului; ele pot rămîne nu numai în memoria oamenilor care le-au străbătut, ci ca o moștenire nepretută și generațiilor care vin, prin forța însemnărilor de călătorie. Prin încărcătura de frumos unele pot ajunge opere de artă, prin adevară toate pot fi considerate ca documente istorice.

Au avut nevoie de nave cu pinze cei de mai înainte. Avem și vor avea nevoie de asemenea școli plinătoare toate generațiile de marinari pentru că „Pinza e școala marinarului“. O navă cu pinze e un efort

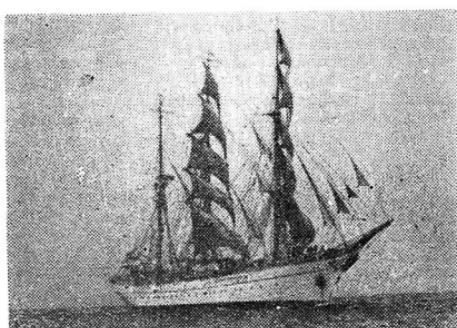
necesar și nu un lux dispensabil. Un asemenea efort îl fac și alte popoare care gîndesc în respect pentru viitorul marinei naționale; vom și să-l facem și noi. Pentru un popor statornicid, de mii de ani, în aceeași spațiu geografic râmîne valabil pentru totdeauna adevarul istoric exprimat de Mihai Kogălniceanu: „Cheia mintuirii noastre este drumul Dunării spre mare largă...“ Dunărea și Mareea cea Mare sint daruri ale naturii care ne dau dreptul și ne obligă să avem o flotă puternică, să pregătim marinari încercăți. Marinari cu o complexă pregătire profesională, cu alese înșurări morale, ce se pot forma numai pe nave cu pinze. „Cînd, după două luni, ne-am întors cu toții la Brest — își amintea Sebastian Eustațiu care a călătorit pe nava cu pinze franceză „Li Loire“ — am constatat că suntem, întăriadevară marinari“. Tot astfel putem spune cei care am călătorit cu N.S. „Mircea“ în jurul Europei, în anul 1975. De multe ori vîntul a înlocuit motoarele iar fenomenele marine au pus la grea încercare echipajul. Adolescenții de atunci s-au întors matruși îofișerii au învățat ceea ce nici o carte nu putea să le ofere.

Primul scop al unei călătorii pe mare e pregătirea marinărească complexă, capacitatea de a folosi puterea vîntului, de a hotărî direcții exacte prin imensități fără drumuri și indicațioare, de a pluti pe ape ajutați de râsărîtul și apusul soarelui, de furările statornești ale stelelor. O călătorie pe mare prin vizitarea orașelor porturi, prin posibilitatea cunoașterii altor țări și neamuri cu civilizații lor, este deopotrivă un act de cultură. Marinarii, cu atît mai mult educatorii viitorilor marinari, trebuie să fie oameni de cultură. Un alt adevară înțeles de cei de mai înainte, de a cărui nevoie sintem săptunii și noi, cei de azi. Jean Bart a consemnat sugestiv acest adevară:

„Nava aceasta, o parcelă desprinsă din trupul țărei, a fost anii de a rîndul cel mai puternic factor de propagandă națională în străinătate, „Mircea“ a purtat pentru întîia oară falnic, la virful catargului, flămură românească, fluturând pe cîile mărei, prin toate porturile Europei“.

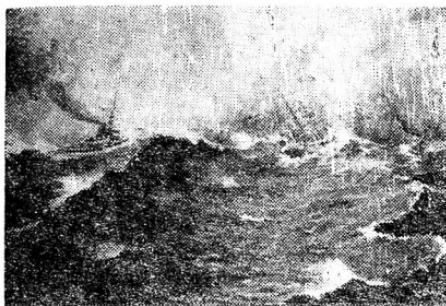
Multe din cele spuse de înaintașii au rămas imperiale și pentru continuatori. Din granitul celor eterne timpul nu poate să scadă, din contra, prin activitatea noilor generații, doar să adauge. Avem o moștenire valoroasă. A primi o moștenire e o întimplare fericită, a spori o asemenea moștenire și o datorie. Ca să avem dreptul să fim și noi strămoși.

Cînd pleacă o navă pe mare i se urează „vînt bun din pupă“. La început de drum, unei reviste marină-



resti, care asemenea unei nave pleacă într-o călătorie, să urăm echipajului redacțional și tuturor iubitorilor de faptă marinărească ce vor scrie, drumiți împreună dinspre realitate spre cuvint, dinspre dragoste spre adevăr și înțelepciune. Steaua polară a bunilor și străbunilor să le călăuzească gindurile și faptele, pentru ca fiecare cuvint să exprime frumosul, prin fiecare pagină să roadească binele.

Vira ancora,
Pinzele sus,



la catarg...

(urmăre din pag. 3)

abastru dispuse orizontal de sus în jos. Ministerul a supus la 19 mai 1861 atenției Consiliului de Miniștri propunerea Prefecturii Brăila, pe care și-o insușise. În urma audierii materialului, Consiliul de Miniștri a hotărât „să se adopte în comun pentru bastimentele ambelor Principate cel tricolor cu banderola, fără marca deocamdată” (ibidem, p. 5).

Consiliul de Miniștri de la Iași a fost de acord cu decizia Bucureștiului, astfel că la 16 iunie 1861 s-a putut înainta domnitorului un raport.

Printr-un jurnal domnesc în trei articole, Al. I. Cuza a aprobat, la 22 iunie 1861, modelul nouului pavilion și-a autorizat Ministerul Afacerilor Străine de la București ca, prin intermediul agentului diplomatic de la Constantinopol, să se aducă la cunoștința Turciei hotărârea Principatelor Unite și să ceară recunoașterea lor.

De la acenșă dată toate navele românești aveau obligația de a ridica la catarg și a purta pe mările și oceanele lumii tricolorul statului român.

In perspectiva timpului, hotărârea Iată de Cuza, la 22 iunie 1861 a contribuit la unirea flotei comerciale a Principatelor și la întărirea autonomiei și demnității statului român.



Cap comis — largul mării fără opreliști,

Un țărme de bine și frumos întotdeauna.

Călăuză și veghe

steaua cea bună a neamului nostru
de la Carpați, Dunăre și Mare.

Vint bun din pupa corăblei.

Drum bun, cu folos și noroc echipajului
redacțional.

Horia Titus VASILONI

Breviar maritim militar (I)

MAREA BRITANIE

● Programul „Trident“ prevede înlocuirea treptată a submarinelor purtătoare de rachete „Polaris“. Conform acestui program, primele trei submarine: „VANGUARD“, „VICTORIOUS“ și „VENGEANCE“ au fost deja comandate firmei Vickers.

● Din cele sase submarine de atac „TRAFALGAR“ comandate din 1979 (în afară de prototip), patru („TURBOLENT“, „TIRELESS“, „FORBAY“, „TRENCHANT“) sunt deja în serviciu, iar al cincilea, „VALIANT“ va fi operațional în acest an. Aceste submarine sunt dotate cu rachete antinavă „Sub-Harpoon“ și torpile „Spearfish“ de 533 mm. Aceste submarine, care au corpul acoperit cu un material de compoziție specială, făcând dificilă descoperirea lor prin hidrolocație, sunt considerate ca fiind cele mai silențioase dintre submarinele aflate în serviciu.

● Portavioanele „ILLUSTRIOS“ și „ARK ROYAL“ vor fi modernizate („INVINCIBLE“ deja a trecut prin aceste operații).

● Programul fregatelor „22“ este terminat, în sensul că ultimele din cele 14 nave, nume „CORNWALL“, „CUMBERLAND“, „CAMPBELTON“ și „CHATHAM“ au intrat deja în serviciu în cursul ultimului an.

● Prima fregată din clasa „23“ (sau „Duke“), nume „NORFOLK“ a efectuat deja probleme de mare, în timp ce celelalte sase sunt deja comandate sau în construcție. Cele mai avansate sunt: „MARLBOROUGH“ și „ARGYLL“. Fregatele „23“ sunt cele mai moderne nave din dotarea marinei britanice.

● „SANDOWN“ este primul SRMH (Single Role Mine Hunter) proiectat pentru distrugerea minelor acolo unde dragajul clasic nu este posibil. Acest tip de navă are o manevrabilitate excepțională (practic se întoarce pe loc) și este dotată cu senzori foarte moderni, între care un hidrolocator cu adâncime variabilă „Plessey 2092“, precum și cu două vehicule subacvatice pentru neutralizarea minelor individuale.

Căpitan de rangul II
Filaret SINTION

Veteranii își amintesc.

Cu emoția firească a reporterului, convins că va afla lucruri inedite, am pătruns în casa unui veteran de război, „veteran al valurilor”, octogenar, despre care știam doar că fusese submarinist. și că îl cheamă COSTACHE MUNTEANU.

Chiar din primul moment am remarcat undeva, la vedere, într-o vitrină, desenat cu litere mari, un aforism: „PE CEL CURAJOS NO ROCUL IL AJUTA”. Și, întrebarea firească:

— Ce amintiri vă leagă de acest aforism, stimată domnule COSTACHE MUNTEANU?

— Dacă țineți cu tot dinadinsul să știți, aceste cuvinte par că le văd și acum, erau desenate în urmă cu 60 de ani, deasupra cabinei căpitanului de pe primul submarin aflat în dotarea Marinei Militare Române. Este vorba de nava „DELFINUL”, poreclită „cocozatuță” deoarece, dintr-un defect de fabricație, la început ieșea la suprafață cu pupa în sus, nu cu proa, cum ar fi fost normal.

— Cum ati devenit submareni?

— În minte că în 1931 am fost trimis la Flume, în Italia, unde se construia acest submarin pentru Flota română de război, pentru a absolvii un curs, acordind să fiu cooptat apoi în echipajul ce avea să aducă nava în țară. Eram pe atunci maistru militar, absolvent al Școlii de maistri de marină, promovat în 1926.

Am făcut parte, aşadar, din echipajul primului submarin și, la 9 mai 1936, am intrat în apele teritoriale românești, fiind primii cu mult fast de Marinei Militare, care ne-a organizat atunci cîteva festivități de neuitat. Am rămas ambarcat pînă în mai 1944, cînd am fost transferat pe un alt vas de acest gen, submarinul „RECHINUL”, construit la Arsenalul armatei din Galați. După probele de funcționare, la care am participat, am rămas în contîntare pe acest vas, efectuind mai multe misiuni, așa-zisele „crujere”, în Marea Neagră, controlind porturile de pînă la Batumi.

— Unde v-au prins, ca să spun așa, primele zile ale războiului?

— Era o zi de vară, o duminică de iunie, cînd s-a anunțat războiul. După două zile, era intr-o zi de marți, o uriașă flotă de război sovietică a intrat în rada portului Constanța. Navele noastre militare erau ancorate în radă.

Vasul amiral rusesc „MOSCOVA” a înaintat pentru cercetarea zonei

Echipajul dintr-un bord putea conduce nava cînd se afla la suprafață sau în timp de pace. La misiunile de luptă lăua parte ambele borduri. Nu aveam dormitoare. Dormeam pe niște paturi rabatabile în care încăpăță, de fiecare dată, doar o jumătate din echipaj. Cel care se afla la odihnă. Nici un om nu se deplasa de la pupa la prora sau în alt compactament decît cu șefura comandanțului care lăua măsuri de redresare a asetei (asta în imersiune).

Nu aveam bucătar și mineam numai conserve pe care le încălcăzam la un resou electric. Comandanțul minca ultimul și tot el supravegherea și împărtășea masa. Mari probleme aveam în păstrarea plinii care se mucegăia. Am avut pe parcursul războiului doi comandanți pe căpitanii comandorii Cornel Lungu și Costache Costache, doi oameni de înspăimîntare care ne-au rămas pe veci în amintire pentru caracterul integru și bună rol pregătit.

Nu vedeam lumina zilei, iar la suprafață iesem doar noaptea, cînd ne încărcăm bateriile.

— Ce misiuni mai deosebită v-a rămas în memorie?

— Au fost mai multe, dar mi-aduc amintire, indeosebi, de ultima ieșire cu „RECHINUL” cînd am fost reperați de radarul de la Novorossiisk. Era ora 2.45 dimineață, într-o zi de iulie, a anului 1944, cînd am fost detectați de niște ambrajanii de vînătoare echipate cu grenade antisubmarine. Am intrat cu „RECHINUL” în imersiune dar din cauza gazelor care ne sufocau (eram la 97 m în imersiune) ne-am restabilit între două ape, la 40 m adâncime, navigind în zig-zag. Viñătoarele de submarine ne urmăreau aruncind în urmă noastră 40 de bombe care la fiecare explozie făceau sub apă un zgomot extraordinar. Am avut norocul să nu fiu lovită, scăpând doar cu niște tablă indoitoare la libera circulație. Am staționat o zi întreagă sub apă, recondiționind aerul din submarin.

— Ati fost decorat în repetate rînduri pentru curajul de care ati dat dovadă și ati prins sfîrșitul războiului tot în portul Constanța. Povestiti-ne ce a ur-

„Am făcut parte din echipajul submarinului Delfinul”

din apropierea portului. A fost lăsat în primire cu un puternic foc de artillerie tras de pe navele noastre și de bateriile de coastă germane „TIRPITZ”. Apucase să intre și în cîmpul de mine. Deodată l-am vîzut cum a luat foc și s-a rupt, efectiv, în două. Am salvat totă ziua la marinari ruși. Colonna de nave sovietice a făcut apoi cale întoarsă, lăsîndu-ne în pace.

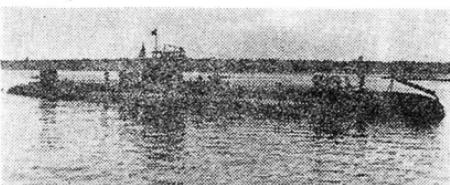
— Nu erați o navă de război obișnuită. Ce misiuni speciale aveați?

— Chiar de la început am fost puși la treabă serioasă, plecind în larg cu misiunea de a supraveghea intrarea în porturile rusești. Făcăsim, cu alte cuvinte, spionaj (n.n. cercetare și supraveghere) sub apă. Eram de-acum o escadrilă în care intrau încă 6 submarine mai mici, de fabricație germană, cu echipaj nemțesc. Ordinile operațive le primieam direct de la Berlin. Ștîi, o regulă esențială pentru folosirea în luptă a submarinelor o constituie păstrarea strictă a secretului privind locul unde acesta se află.

— Cum era viața la bord?

— Eram cîte 45 de oameni în echipaj: 4 soldați în termen (marini), 4 ofițeri și restul numai maistri militari. Echipajul era împărțit, pe borduri, în două părți.

DELFINUL,
legendă și adevar



→ **mat după evenimentele din august 1944.**

Eram în rădăcind o parte a flotei rusești a intrat în port. În noaptea de 4/5 septembrie am fost dezarmați, tot echipajul, și ni s-a spus că vom fi luati în prizonierat. După patru zile am reușit să mă „pierd” la trecerea echipajului de pe nave bază spre dana unde era „RECHINUL”. M-am furiașat în oraș și îi tot aşa său „evaporat” și alii colegi ai mei de echipaj. În octombrie, sovieticii ne-au luat navele și submarinele și le-au dus în U.R.S.S. Am pierdut atunci multe nave printre care: canoniera „LEPRI REMUS”, un crucișător auxiliar adaptat după o navă comercială, două vedete rapide și cele trei submarine. Au mai fost și alte nave dar de acestea îmi amintesc.

In 1945 ni s-au restituit canoniere „STIHI” și „GHICULESCU”, distrugătoarele „MĂRĂȘEȘTI” și „MĂRĂȘTI”, niste monitoare, vedețe fluviale și două torpiloare.

Au fost aduse la Galați, reparate, și cu ele am format apoi o flotă bazată la Sulina, cu ajutorul căreia am efectuat, în 1947, operațiunile de curățare și dragare a porturilor Sulina și Constanța. Au fost ani terribili, de luptă, de deziluzii, de speranțe spulberate.

— **Ati implinit anul acesta 80 de ani. Cu ce ginduri priviți acum în urmă, dar și în viitor?**

Mulțumesc lui Dumnezeu că sunt sănătos, că am bucurii de la familie, încolo toate sunt întâmplări ale vieții și file de istorie, dacă vreți. Războiul și cei 12 ani căt am

stat pe submarin sint evenimente pe care nu le pot uită, după cum nu uit ca în fiecare an să particip la slujba de pomenorile celor ce nu mai sunt, din fostii mei colegi de echipaj: Cristian Popescu și Constantin Dobre, Eustațiu Dimoș, Ionel Bălănuță și alții, fie-lă tărina ușoară! Cât pentru cei de azi, le doresc sănătate celor care ne mai ținem încă taci dintre noi, fostii membru ai echipajului de pe „DELFINUL”, iar celor tineri ce au făcut Revoluția, succese și putere de a lupta cu necazurile vieții, deoarece, așa cum bine spuneați, „PE CEL CURAJOS, NOROCUL IL AJUTA“.

— **Vă mulțumesc, în numele cîștitorilor publicației noastre, că re iubesc marea și pe oamenii ei.**

Val MARIN

Restituiri făuritorilor de istorie

MOTTO:

„Sintem veriga de legătură între vitejia strămoșilor și generațiile viitoare”.

Dă, avem posibilitatea — și nu ne mai poate lăua nimănii acest drept — de a ne reafirma ca păstrători ai tradițiilor milenare, ca unii ce am răspuns fără șovăire ordinului de a pleca pe front, spre a ne refugări fruntările samavolnic cotropite, mergind pînă la jertfa supremă.

La vîrstă aprigei tinereții am imbrăcat haina militară și elanul vîrstei ne-a puțnat pînă în Caucaz și stepele Ucrainei, prin podișul Transilvan pînă în pesta ungără și mai departe prin munții Cehoslovaciei, pînă în ziua Victoriei.

O parte, ca marinari, imbarcați pe distrugătoarele „MĂRĂȘEȘTI”, „FERDINAND”, „REGINA MARIA” pe vede, canoniere sau dragoare, pe „DELFINUL” sau „RECHINUL” am ținut în sănătate mult mai puternice și am asigurat spațele frontului în ambele campanii, atât în apele marine, cât și pe Dunăre, principala arteră de apă europeană.

Dar cea mai mare parte, luptători de uscat în unitățile eroice: Divizii a 9-a de la Mărășești, în Reg. 34, 36, 40 Inf., 13 și 18 Art. în subunitățile divizionale, am purtat mai departe standardul celor ce au inscris pagini de glorie în August 1917 la Mărășești, în luptele de pe Neajlov ca și în cele de pe cuprin-

sul Dobrogei în faza inițială a primului război mondial, și am contribuit la eliberarea Transilvaniei, ca și a popoarelor ungur, ceh și slovac de sub jugul fascist.

Sintem cei rămași încă în viață, aproape 200.000 din multele sute de mii plecați pe front și din care multă au căzut la datorie, mărturie fiind cimitirile și modeștele monumente de la Dainik, Banska Bistrița, Dobrecen, Pestiany, Erne etc. și astăzi aducem cu noi o sarcină prețioasă, aceea de a face mereu pururi vie jetfa lor.



Sintem veterani de război, acum la 68 sau peste 90 de ani, cei care cu 49 la 45 ani în urmă erau tinerețea armatei. Am fost peste 4 decenii dați la o parte, dati uitării, după ce, prin marș de cîteva luni de zile, ne-am bucurat la înăpereea în țară de primirea festivă și defilarea pe sub arcul de triumf al capitalei.

Ni s-a luat apoi drepturile anterioare statuite prin grija poporului, mulți au fost pe nedrept deblocati, îngroșind cadrul disponibil, pierzând drepturile de invalidi, deși aveau răni, maladii grave, păti din corp lipsă, iar gratuitățile legiferante, anulate ca urmare a diabolici-

ului plan de economii pe seama maiorilor populare.

ASTĂZI, ASOCIAȚIA NAȚIONALĂ A VETERANILOR DE RĂZBOI, cu filiale în toate județele și subfiliale în centrele mai importante își propune să lupte pentru reconsiderarea identității noastre naționale, umbrătă peste 45 de ani de către „eroi”, singurii păstrați în panopia neamului românesc pe timpul dictaturii.

Asociația luptă pentru recăpătarea unor infime gratuiță obținute de veterani în urma celor două războaie mondiale.

De asemenea, face demersuri pentru imbuințătirea stării materiale a marei mase a veteranilor rărați, „chăvenișii” de dictatura clasică muncitoare cu pensii derizorii de 501 la 800 lei, pentru adăugarea la anii de muncă a perioadei de front, a celei petrecute în prizonierat uneori pînă la 11–13 ani, a anilor de școală militară, concentrării etc., ca ani dedicări slujbei în armată și datorie față de PATRIE, cu toate privațiunile suferite mai ales fizice.

In municipiul Constanța s-a constituit încă de la 16 martie a.c., filiala veteranilor de război, invalidilor și văduvelor de război cu activitate organizată continuu la Casa Armatelor, colectivul de conducere lucrind intens la luarea în evidență a veteranilor, eliberarea legitimaților și insignelor de veteran, completarea îpsurilor și elucidarea și înțe-

**Colonel în retragere
Val DUMITRESCU**

(continuare în pag. 17)



Eminescu și marea

Cite condeie nu s-au încercat în deslușirea subtitelor legături sufletești dintre sufletul Poetului și Mare? Fie căruia îl vine-minte, mai întii, poezia cu un anume fior sumbru „Mai am un singur dor“. Poetul încearcă un „testament“ în care evocă drept ideal al trecerii în neființă peisajul linișitor al tărâmului, departe de tumultul lumii...

Dar marea nu este numai ambianța viitoarei linișteri eterne. În vizuirea poetului ea apare în nenumărate ipostaze, fie pentru a situa în preajma ei o „întimbrare“ sentimentală, fie pentru a spori forța unei imagini poetice situate în spațiul spiritual. Sunt două dintre perspectivele — altfel numeroase — din care putem analiza prezența mării în poezia eminesciană.

Ca ambianță, evocată „la propriu“, marea ne apare în numeroase poezii. În „Egipetul“, de pildă, „Nimbul mișca-lui legendă galben-clară / Către marea liniiștită ce inecă al lui dor“; în „Impărat și proletar“, aceeași mare liniștită contrasteză cu tumultul înfrântărilor între forțele sociale: „Scînteje marea lină și placele ei sure / Se mișcă una pe alta ca pături de cristal“. În cîteva versuri mai departe, ea reape umanizată întrucâtiva: „Pe unde începe iși mișcă

legănăte / Corăbii învecihte scheletele din lemn / Treind incet ca umbre — țin pînzele umflate...“

Visul sultanului din Scrisoarea III include marea între reperele expansiunii nemăsurăte a puterii semi-lunii, contribuind la formarea unei viziuni de amplioare spațiale: „Valurile verzi de grile legăndu-se pe lanuri / Mările tărmuritoare și cetea lingă limanuri“; în dialogul cu Mircea cel Bătrân, Baiazid apelează la mare din nou pentru a sugera amplioarea cuceririlor sale: „Fulgerele adunătoare contra fulgerului care / În turbărcă-i furtunoasă a cuprins pămînt și mare“. În megalomania sa sultanul continuă să insiste asupra gigantismului forțelor cu care se confruntă pînă atunci: „Se mișcă ingrozitoare ca păduri de lănci și săbii / Tremură însămintă marca de-a-le lor corăbil“.

Imaginea mării își găsește o împlinire măiestriță în „Luceafărul“. Fata de împărat îl vede pe Luceafăr ca steaua călăuzitoare a navigatorilor: „Privea în zare cum pe mări / Răsare și străluce / Pe mîscătoarele cărări / Corăbii negre duce“. Răspunzind la chemarea fetei îndrăgoșite, Hyperion alege marea drept mediu cel mai potrivit pentru intruparea sa: „El ascultă tremurător / Se aprindea mai tare / Si se-aruncă fulgerător / Se cufunda în mare // Si apa unde-a fost căzut / În cercuri se rotește..“ El însuși precizează fetei originea sa: „Iar cerul este tatăl meu / Si mună-meă și marea“! El îi făgăduiește fetei o viață cu totul deosebită, desigur tot în mediul marin, în „poplate de mărgean“, unde „toată lumea-n ocean / Detine o-s-asculte“. În imposibilă idilă dintre o muri-toare și Luceafăr, se interpuze banalul Cătălin, cel pe care însăși fata de împărat îl califică „și guraliv și de nimic“. Ea îi se destăinuie elogiu și fără voie prezenței mereu via dar intangibilă a dragostei ideale: „Dar un Luceafăr, răsărit / Din linistea uitării, / Dă orizont nemărginit / Singurătății mării“! Cind Hyperion imploră: „De greul negrei veșnicii / Părinte, mă dezleagă“, Demiurgul încearcă să-i schimbe hotărîrea, făgăduindu-i daruri și păteri la dimensiuni cu totul supraumane: „Iți dau catarg lingă catarg, / Oștiri spre a străbate / Pămîntu-n lung și marea-n larg...“. Pentru că în final, neîmpăcat cu condiția sa de nemuritor, Luceafărul să-și reia, indiferent, vegheia sa asupra mării: „El tremură ca-n alte dăți / În codri și pe deauri / Călăuzind singurătăți / De mîscătoare valuri...“.

Târmul mării, loc de veșnic repaus, revine în toate variantele amintitei poezii: „Mai am un singur dor“. Acolo e liniste, „Pe-nîntînsele ape / Să am un cer senin“, chiar dacă „Va gene de patimi / Al mării aspru cint...“ În varianta Nu voi morînd bogat, poetul fixează în timp trista ceremonie: „Să mă-ngrăpăti pe cind / Trec stoluri zburind / La marginile mării“. Într-o altă variantă, iar cind voi fi pămînt, el adaugă o imagine care recheamă ideea de permanentă: „Vor arde-n preajma mea / Luminile-n dealuri / Izbind s-or frâminta / Eternale valuri“.

Un personaj de un exotism nemărturisit, atât de drag romanticiilor — ruinele pe târmul mării — primejdește poetului o întînlire cu legenda în poezia „Lida“: „Marea-i tristă-n vîntul serei / Pe ruini ce se despră / Lida vede-icoana mării / Si pe față-i pling gindiri“.

O scenă asemănătoare găsim în poezia „În fereastra despre mare“, unde stă o fată de crăi și „fundul mării, fundul mării / Fură chipul ei bălai“.

Un ecou din „Luceafărul“ răzbăte în poezia „Cind marea...“: „Cind marea turbează de valuri impinsă / Și-și scutură coama de spume și vînt“ ne spune poe-

Mai am un singur dor...

Mai am un singur dor:
 În liniștea serii
 Să mă lăsați să mor
 La marginea mării;
 Să-mi fie somnul lin
 și codrul aproape,
 Pe-ninsulele ape
 Să am un cer senin.
 Nu-mi trebuie flamuri,
 Nu voi scriu bogat,
 Ci-mi impletești un pat
 Din linere ramuri.

Și nimeni urma mea
 Nu-mi plingă la creștet,
 Doar toamna glas să dea
 Frunzisului vested.
 Pe cind cu zgomet cad
 Izvoarele-ntr-una,
 Alunecă luna

Prin virfuri lungi de brad.
 Pătrunză talanga
 Al serii rece vint,
 Deasupră-mi teiul sfînt
 Să-si scutire creaanga.
 Cum n-o mai fi priveag
 De-atunci inainte,
 M-or troieni cu drag
 Aducerii aminte.
 Luceferi, ce râsar
 Din umbră de ceteini,
 Fiindu-mi prietenii,
 O să-mi zimbească iar.
 Va gema de patimii
 Al mării aspru cint...
 Ci eu voi fi pămînt
 În singurătate-mi.

MIHAI EMINESCU



In ianuarie, marea capătă numele EMINESCU

R epetabil în ianuarie marea se apropie tot mai mult de țărâmul românesc cu nerăbdarea valurilor fără bariere săruind cu patimii bronzi statuar în care ne-am închis ca-nr-o metaforă noastră noastră de a fi.

In ianuarie, marea își sună cîntecile de dor cînd cerul coboară lucefent spre a lumina calea pămîntenilor ce-si săvîrșesc pelerinajul intru admirare clipei, a fericește clipe care ne-a născut POETUL.

Nelinițea noastră emoțională e o fărâmă din nălădiște nesomnului transfigurat în poezie săvîrșină altunar credinței unui neam pentru care curgere vremii se preface în setea neșătoasă de a cunoaște „cunoașterea“ poetului.

A fost pentru Eminescu marea o chemare să un răspuns, a fost ea metaloră a misericordiei sau simbolul adincului, termen pentru necuprinderi ori legăuri al vesniciei? — constituie desigur problemele care vorstruile le pun cu fiecare lectură reluată.

Anul debutului avea să pună în circulație principalele motive ale creației eminesciane ca o mărturie a valorilor. Marea n-ar fi putut să lipsească.

„Speranța“, poezie incredințată „Familiei“ și a părăsuină în 11/23 sept. 1866, creează fizie imaginată mării ca drum al apelor, adeseori neprielnic același străbat și punctează în același timp starea psihică a ființei umane încercată de neprietenia, de vîlbul furios și sălbătice al valurilor: „Așa marina pe mare imblînd, Izbiti de talazuri, furâne, Izbiti de oceanul ghețos și urlind, Speranța îi face de uită vînt, și speră la timpuri mai bune!“

Prof. Eugenia VAIJA



tul, o rază de aur se strecoară prin nori și pătrunde spre afunduri; tot ei răspunde întrebările neroste a cititorului: „E-amantul căzut dintre stele, ce rece / În mare murea“. Intr-o altă piesă lirică, intitulată „Cînd privesc oglinda mărcii“, poetul stabilește contrastul între aparență și adevară, între zimbetul aflat de eroii lirici și tristețea interioară ce-l bîntuie folosind iarăși o imagine legată de mare: „Colo-n umeda pustie / Ca-n scriu, / Te-ai simți pe vesnicie / Mort de viu“. Un peisaj neprietenos al mării ne întâmpină și în „Cine-i“ (din drama „Steaua mării“): „Norul tîpă, marea latră / Plioscând de stinci în veci“.

Un loc aparte îl ocupă, desigur, în vizlunile eminesciene despre mare, poemul „Odnă și poetul“. Imaginează călătoria poetului în lumea trecutului îndepărtat, el afă săsăușul vechilor zei în adineuri: „O, mare, mare înghețată, Cum nu sunt / De tine-aproape să mă-nec în tine! / Tu mi-ai deschide-a late porți albastre, / Ai răcori durerea-mi infocată / Cu iarna ta eternă. Mi-ai deschide / A tale-albastre hale și mărete“. Ideea reluată și în altă poezie, „În călătirea Sheherezadei“: „În mări de nord, în hale lungi și sure / M-am coborât și am ciocnit cu zeii“. Iar mai departe, aproape reprodusină imaginile din poemul citat: „Mi-a deschis marea porțile-i albastre / și Norul frig durerea-mi căldă stins-ă“.

Incheinad această succintă trecere în revistă a celebrului motiv literar eminescian, vom menționa un fapt: multă vreme în rîndul cercetătorilor a dominat teza (sau, mai degrabă, prejudecata) că Eminescu, care-a îndrăgit atita marea, de fapt, n-a văzut-nici-odată. Cercetările din ultimii ani au spulberat această prejudecăță. S-a descoporit și scrisoare către Veronica Micle, în care poetul îl împărtășește satisfacția de a fi ajuns la Constanța, și-i face o descriere sumară a peisajului pe care, de altminteri, îl regăsim în atitea și-afitea opere ale sale.

Să vom continua să-l regăsim, de fiecare dată cînd deschidem „măiastra carte...“

Colonel dr. Ion ARAMA

(continuare în pag. 1)

L. O. M. M. iese din anonimat

După o „lansare la apă” într-o conjuncțură decizională mai puțin propice multora dintre noi, cei circa 70 de membri susținători ai Ligii Ofițerilor din Marina Militară s-au pronunțat categoric pentru un viitor bine definit în intenții și preocupări. El a fost conștient ca atare, fiind clar prefigurat în proiectul de statut ce a fost dezbatut și aprobat cu prilejul adunării de constituire a acesteia, desfășurată joi, 6 decembrie 1990, la Casa Armatei din Constanța.

Nota optimistă a adunării a fost generată și întreținută de garanții acordate de domnul viceamiral Gheorghe Anghelescu, reales cu acest prilej președintele de onoare al Ligii. Domnia sa a confirmat sprijinul moral, dar și material, pe care conducea Marineni Militare este hotărât să îl acorde, în continuare, în vederea asigurării eficienței acțiunilor vizante de Ligă dar și pentru creșterea și consolidarea prestigiosului ei în rindul cadrelor militare.

Astfel, se preconizează că L.O.M.M. să preia în patrimoniul său să amenajeze pentru folosință proprie și administrare unele obiective, baze materiale, spații de ca-

zare, puncte turistice, sportive și de agrement foarte importante, în garnizoanele Constanța, Mangalia, Tulcea, Brăila, Galați, Sulina și Bacău, în Delta Dunării și pe unele cursuri de ape interioare. În acest mod, se intenționează să se creeze condiții necesare pentru a putea oferi membrilor Ligii și familiilor acestora posibilități reale de odihnă, tratament sau recreere, organizarea de excursii atractive, week-end-uri, concedii s.a.

Tot prin intermediul Ligii sunt estimante viitoare posibile colaborări cu alte organizații similare, militare și civile, organisme și instituții din țară și de peste hotare, în condițiile interesului comun și pe bază de reciprocitate.

Să au în vedere, într-o perspectivă apropiată, marsul navei „SIRETUL” pe Dunăre, pîna la Vîzina, precum și organizarea unor croaziere în Marea Neagră și Mediterana ale cuterelor „TOMIS” și

„INMAR” care să contribuie la antrenarea unor echipaj constituite din ofițeri meritoși pentru a reprezenta ca ește, în 1992, la sărbătorile columbiene.

In stațiunile de pe litoral vor lua ființă alte cîteva solare cu acces numai pentru militari, iar la Mamaia va fi amenajat corespondent un club nautic.

In vara anului 1991, sub egida Ligii se vor organiza, în principal, activități cu rentabilitate imediată: cursuri de inițiere în scafandrierie și sporturile nautice, pregătire intensivă, sub conducerea unor cadre militare și civile competente, a candidaților la examenele de admitere în licee și facultăți, precum și o serie de centre pentru prestarea de servicii diverse, deservite de specialiști noștri. Toate aceste facilități sunt de natură să constituie puncte de atracție și să desfășoare activități utile în folosul cadrelor militare, conducînd neîmlocit la sporirea beneficiilor Ligii.

Locotenent major Marian MOȘNEAGU

(continuare în pag. 17)

RADIOELECTRONICA MILITARĂ (II)

Particularități și direcții de dezvoltare

Mijloacele radioelectronicice (MRE) mijloacesc obținerea datelor necesare asigurării cîștigurilor de luptă ale forțelor. Întrucît aceasta, proiectarea și producerea unor MRE de mare stabilitate în funcționare, inclusiv în condițiile aplicării de către inamică a măsurilor de război electronic, a prezintat și va continua să fie o reocupare de seamă a factorilor militari de decizie.

În perspectivă, MRE specializate înducerea acțiunilor de război electronic (sau de LRE — luptă radioelectronică) vor influența într-o măsură tot mai mare caracterul țipiei armate. Astfel, prin execuția eficientă a bruialui, mascări și dezinformării, pot interzice iversarului descooperirea obiectivelor, lipsind în ultimă instanță, atele majore de date despre inamic și obligindu-le astfel să iată fără pornind de la informații primite; mai mult, experiența cîștigătorilor militari locale o confirmă, bunătății și unității pot executa co-

menzi și ordine primite de la inamic ve urmări dezastruoase pentru forțele proprii.

Se apreciază că perfectionarea MRE se va face, în general, acținându-se în sensul creșterii puterii emițătoarelor, îmbunătățirii sensibilității receptoarelor, cuprinderii unor noi game de frecvență ale spectrului electromagnetic și generalizării metodelor numerice de prelucrare a informațiilor.

Se constată că gama lungimilor de undă cuprinse între 30 cm și 3 cm este cea mai încărcată și acest lucru din două motive: pe de o parte, rezolvarea relativ leșnică să a problemelor legate de propagarea în spațiu liber, iar pe de altă parte, protecția la bruiaj se poate face eficient. Gama undelor mai lungi este utilizată, în general, în scopuri speciale; spre exemplu, pentru realizarea legăturii unilaterale cu submarinele în imersiune. Gamentele undelor mai scurte oferă fa-

cilități mai mari, dar utilizarea lor este însă de dificultăți serioase în realizarea mijloacelor tehnice. Dintre avantajele care vor înțreține interesul utilizărilor militare pentru gama optică, spre exemplu, se pot enumera: sporirea vitezei și cantității transmisiorilor de informații; antene cu gabarit mai mic și cu directivitate mai bună cu urmări beneficiile asupra preciziei măsurării coordonatelor, creșterii numărului canalelor receptionate simultan, utilizării metodelor holografie; memorii optice cu tempi de adresare mai mici (10^{-6} s), capacitații de stocare mai mari (10^{10} bit) și o densitate mai mare de înregistrare (10^7 bit/cm); mijloacele electronooptice sunt universale din punct de vedere al conversiei și codificării informației, pot asigura securizarea și protecția la bruiaj mai bine.

Electronooptica însă, prezintă vulnerabilitate prin dependența propagării undelor de vizibilitate atmosferică, precum și din cauza zgomotului cuantic — surse secundare de bruiaj. Cu toate acestea, este previzibilă o sporire a utilizării laserilor în sistemele de conducere, cercetare-observare în direcția întei, divizarea armamentului, precum și generalizarea metodelor și procedeeelor holografiei pentru extragerea și afișarea informațiilor.

→

In ianuarie, marea capătă numele EMINESCU

(urmare din pag. 13)

În relațiile sale cu natura marinierul se supune și-si supune mediul călăuzit permanent de norocul învingătorului, hrănind de speranță promițătoare.

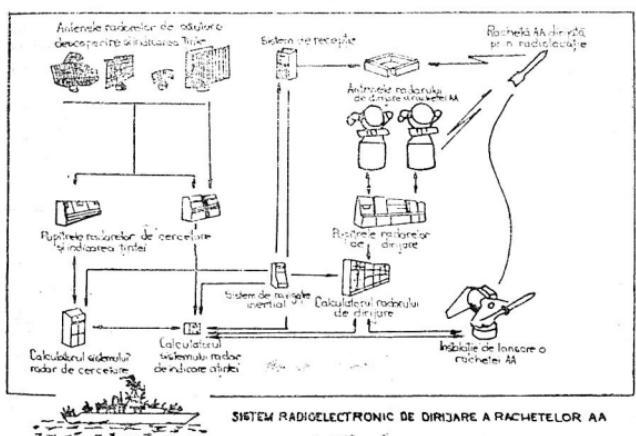
Treptat marea va căpăta alte valori în imagini poezie deschise interpretări. Peste sase ani, referindu-ne la antume, în „Egiptul” , ca fragment al „Dioramei”, poezie apărută în Convorbiri literare la 1 oct. 1872, românătă, marea apare ca un al doilea termen al unei comparații măiestoase: „Ca un gînd al mării sfinte, reflectat de cerul cald/S-aruncat în depărtare”. Așa este văzută una din cetele veciului Egipt peste timp păstrându-și încă în „nisipurile argintioase”, silueta sa arhitectonică. „Sfânta mare” devine sensibil spațiul adințivului neliniștit, al apărantei mișcării în antiteză curgerii izvorului, o permanență cosmică ce absorbe lumina și umbra, înaintul și adințul, un simbol al continuu zbateri alimentind starea meditative și fără. Recunoaștem astfel, deși numai la doi ani distanță, în 1874, și prin intermediu motivului ce ne-a apropiat de creație, acea

gravă și idealistă filosofie imprumutată și devenită eminesciană a pessimismului care explică zădărnicia zbatării individuale și universale: „Sântețe, marea lînă și placele ei sure/Se misc una pe alta ca pătruri de cristal/Prin lume prăvălită”; ochiul lunii tempe de lumină neobosită întindere tăinic legată de viață și de lume caci pe cărăbuș incetelor unde „își miscă legătura/Corăbiu”. Învechite scheletele de lemn/Trecăciad incet ca umbro“. Armonia această a elementelor din tablou nu exclude eroziunea; a timpului și a mării care transformă liniștea în dramatică gîndire asupra sorții tuturor lucrărilor.

Oglinda apel se pleacă în „cercuri fulgerinde“ la sufletarea zefirului noptii, malurile se lasă „zdrumîcate de aiureala mării“ mintea poetului pradă întrebărilor cu și fără răspuns.

Cunoașterea este singura răsplătită caci prin cunoaștere este posibila înălțarea și superioarea detașare a privi impede și vizionar.

Chemat de „mîscătoarea mărilor singurătate“ (Scrisoarea I, 1881), „Călcînd pe virf de codri, pe-a apeler mărire“ (Imperat și proletar, 1874), poetul poate la marginea de mare într-un testamentar dor la care tinem atât de mult, pe care ni-l-am imaginat urzind în el susțelele noastre suferind în nevoie lor de a dezlegă cît mai mult și cît mai bine taină gîndului intruchipat în armonia versului: „Mîșcă orientul cu raze depărtate/Iar marea-n mii de valuri a ei singurătate/Spre zarea-i luminăoașă pornește să-si unească/Eterna-l neodihină cu liniștea cerească“ (Sarmis, 1881).



SISTEM RÁDOELECTRONIC DE DIRIJEARE A RACHETELOR AA

Introducerea metodelor numerice de prelucrare a datelor va fi însoțită de sporirea vitezei, preciziei și securității operațiilor (în comparație cu prelucrarea analogică), precum și de o mai mare flexibilitate a MRE ca elemente ale sistemelor automatizate. Mai mult se apreciază că pe această cale: va spori numărul problemelor rezolvate în folosul direct al luptei (operației); se vor îmbunătăți comunicațiile în folosul conducerii forțelor; va crește rezistența la brăză; informațiile

vor fi aduse la o formă convenabilă utilizării mai intense a calculatoarelor electronice. În legătură cu aceasta, cu siguranță, se va continua perfecționarea calculatoarelor electronice numerice pentru avantajele lor nete (în comparație cu cele analogice): universalitate, viteza, flexibilitate, facilități sporite de perfecționare a relațiilor om-calculator.

Desvoltarea bazei de dispozitive și circuite electronice fundamentale va evoluă atât pe calea perfecționării tehnologiilor de fabricație a componentelor tradiționale, cât și în direcția creării de noi piese, a

vindu-se în vedere realizările previzibile ale revoluției științifice și tehnice contemporane. Princesă microminiaturizării va cuprinde întraga producție de dispozitive electronice fundamentale fiind stimulat de următoarele posibilități: eliminarea din MRE a mișcării și contactelor mecanice; reducerea conexiunilor exterioare (cabluri, mușe s.a.) între elementele funcționale; dispunerea circuitelor în monoblocoare, făvind ca urmare directă reducerea considerabilă a influenței factorilor perturbatori; obținerea dă puteri mari prin sumarea puterilor unui număr foarte mare de generatoare de mică putere; scăderea considerabilă a maselor și gabaritelor MRE (un cip de 0,1 cm³ putând cuprinde 10.000 componente active, care în tehnologia anilor '70 au ocupat un volum de 1 m³); generalizarea utilizării procesoarelor multifuncționale pentru prătuirea informațiilor.

Radioelectronica militară își va înmulți direcțiile de dezvoltare și acțiune și își va diversifica MRE de cercetare și LRE ca urmare a largirii cercului de probleme ce își propun spre rezolvare în folosul asigurării acțiunilor de luptă ale forțelor. Se așteaptă o complicare a schemelor echipamentelor radioelectronice în scopul atingării valorilor optime ale indicilor de eficiență precum: operativitatea, precizia, rezistența la brăză, rezoluția, capacitatea de treccere, fiabilitatea.

Căpitân de rangul II,
ing. Traian MOSOIU

Asociația Generală a Inginerilor din România

AGIR este o organizație profesională, autonomă, neguvernamentală și apolitică, cu caracter nelucrativ și cu personalitate juridică, cu sediu în București, Calea Victoriei, nr. 118.

AGIR are scopul de a apăra interesele profesionale și sociale ale corpului ingineresc și a întări autonomia profesională și prestigiu acestuia în vederea recunoașterii importanței rolului său în întreaga activitate economico-socială.

Pînă la obiectivele AGIR se numără: a contribui la unitatea de acțiune a inginerilor în vederea sporirii aportului lor la dezvoltarea tehnică, științifică, economică și socială a țării; a sprijini dezvoltarea cercetării științifice și tehnice în scopul asigurării competitivității economiei românești; a organiza dezbateri profesionale asupra celor mai importante probleme ale economiei naționale; a asigura schimburi de experiență, informări tehnice, etc.

AGIR poate avea următoarele categorii de membri: membru al Asociației — persoană fizică care posedă diploma de inginer sau sub-inginer, care recunoaște statutul; membru colectiv; membru de onoare.

Pot deveni membri asociații ai AGIR persoane fizice cu studii superioare care nu sunt ingineri, dar care au preocupări interdisciplinare în domeniul ingineresc, inclusiv studenții din ultimii doi ani de studii ai instituțiilor de învățămînt ingineresc (dacă sunt recomandați de un cadrul didactic, membru al AGIR).

AGIR este o organizație cu caracter federal, care cuprindă filiale teritoriale, cercuri și societăți sau asociații profesionale ingineresci.

In ACADEMIA NAVALĂ „MIRCEA CEL BĂTRIN“ a luat ființă CERCUL AGIR în conformitate cu principiile statutare ale asociației. În ședința de constituire au fost aleși: președinte — Cpt. R. II ing. TRAIAN MOSOIU, vicepreședinte — Lt. maj. ing. VASILE DOBREV, secretar — Cpt. ing. VERGIL CHITAC.

Inscrierea membrilor și membrilor asociații se face pe bază de cerere individuală tip, adresată asociației. În inscriere, solicitantul va prezenta diploma de studii superioare secretarului organizației, studenții urmând a avea inscrisă pe cerere tip și recomandarea.

Anul 1989 a adus în prim plan internațional un scandal de proporții, prin dezvăluirea unui fapt ce avea să facă mare vîlvă în toate organismele mondiale. Era vorba despre intenția Irakului de a realiza în mare secret cel mai mare tun construit vreodată, tun a căruia soartă, momentan, a devenit similară cu a altor încercări sortite pînă în prezent acestui.

Cu cîteva zeci de ani înainte de începerea primului război mondial, invenția în domeniul gigantului în materie de artilerie au invadat lumea, dezlănțuind un adevarat haos modern la acea vreme. Diversi generali și comandanți de armate au fost princi în jocul iluzorii cu unor visuri legate de puteri puternice care cu cîteva lovitură să distrugă capacitatea de luptă a inamicului. Rezultatul acestor ginduri îndrăznețe a fost materializat prin apariția

COLOȘI AI ARTILERIEI

în lume a unor tunuri gigant ce n-au certificat însă speranțele, iar omul mai cerebral le-a dirijat fără nici o greșeală exact acolo unde erau aşteptate: la muzeu. Cîteva tunuri mastodont care au avut o astfel de soartă le vom prezenta în continuare.

„SFARMATORUL RUSESC“. A deschis seria gigantilor încă din 1586, construit de Andrei Ciohov, avînd lungimea tevii de 534 cm., calibrul 890 mm, greutate 40 t, grosimea tevi 15 cm. Tunul executat trăgări cu mitralii (proiectile cu mai multe elemente), fiind așezat pe un postament căruia î se dădea un anumit unghi de înălțare.

In 1886 inventatorul american Zalinsky a reușit să construiască un tun pneumatic care-i poartă numele, înlocuind pulberea de azvîrlire cu presiunea aerului. Calibrul tunului era de 380 mm, lungimea 5 m și folosea o presiune de 140 atmosfere. Proiectilul, cu o lungime de 3,5 m și o greutate de 227 kg., putea fi aruncat la o distanță de 1800 m. Amiralii americani, după efectuarea unor trăgeri demonstrative, au alocat în 1888 sume imense pentru comanda



→ **OBELISCUK**
 a 250 de asemenea exemplare, în scopul înființării unor baterii de coastă. Entuziasmul exagerat să frinz mai tîrziu, deoarece, în timpul războiului hispano-american, efectul distrugător a fost minim, renumindu-se la acest îndrăzneț proiect.

„BERTA CEA GRASĂ“ (DICKE BERTA), să fi fost tunul care în primul război mondial a tras asupra Parisului? Nu, el n-a lovit cu nici un proiectil capitala Franței și nici nu putea executa asemenea trageri, linia frontului fiind la 100 km, iar distanța maximă de bătaie a tunului era doar de... 12 km. Tintă principală ce o urmărea era de fapt calea ferată care ducă spre linia frontului. S-a numit „Berta“ în cîstea fizice lui KRUPP, și „Grasă“ pentru că era întrăvărit un gigant, aşa cum reiese din cîteva date tehnice: calibrul 420 mm, greutatea proiectilului 800 kg.

„LITTLE DAVID“. În anii primului război mondial, în înzestrarea armatei franceze au existat obuze grele tip „SCHNEIDER“ de calibrul 520 mm, greutatea 263 t, iar greutatea proiectilor 1400 kg. Nici acest obuzier nu a fost cel mai mare din punct de vedere al calibrului. Performanța apărîncă colosului american care, la antipodul „Bertei“, se numea „Little“, de calibrul 914 mm. Acest obuzier apărînc pe poligoanele de incercare americane era folosit pentru experimentarea bombelor de aviație. Tragerea acestui obuzier era astă de precisă încît întrecese în prețizie bombardamentele aviației.

Cînd au venit la poligon, generalii urmărdin marea „minune“ s-au întrebărat: pentru ce să se arunce asupra cazezatorilor japonezi cu bombe de avion, cînd foarte bine se pot folosi aceste obuze eficiente?

Insă ironia sortii a făcut ca acest tun cu o bătăie de 9 km să nu apuce botezul focului, căci războiul lucea sfîrșit.

Tunul german „KARL“, de calibrul 615 mm, a fost construit de nazisti pentru linia Maginot din Franță, insă la fel ca și „Little David“ nu a apucat să intre în focul luptei din motive încă necunoscute, cele 6 exemplare intrînd în conțul armelor aliate. Și dacă „Berta cea Grasă“ nu a tras asupra Parisului, totuși cine a reușit acest lucru? Răspunsul este: „COLOSAL“. Germanii au hotărît să folosească, în timpul celui de-al doilea război mondial, straturile mai puțin dense ale aerului aflate la mare altitudine, unde rezistența este foarte mică. Proiectilul de 150 kg putea fi aruncat la o distanță de 120 km cu viteză de 1600 m/s, sub un unghi de 52 grade față de orizont. Pentru aceasta era necesar ca proiectilul să fie aruncat la o înălțime de 40 km, trecind relativ ușor prin straturile dense de aer, folosindu-se o țeavă alcătuîtă din mai multe componente.

In interiorul țevii de 380 mm s-a introdus o alta de 210 mm, în total lungimea ei fiind de 34 m, și prinseă cu legături elastice ajutătoare. Cu toate acestea, la fiecare tragere țeava oscila ca o tresnic. Nici acest mastodont artileriei nu a certificat speranțele deoarece „Colossal“, de 157 tone, după cîteva lovitură a ieșit din funcționare, iar proiectile căzuțe în Paris n-au produs pagube. Fiabilitatea scăzută a țevii, lipsa de eficacitate a preciziei și alte inconveniente au făcut ca acești „giganți“ să sfîrsească trist, găsind totuși un loc onorabil în istoria artileriei mondiale.

Cpt. R. Dorin DUMITRELE

Restituiri...

(urmare din pag. 10)

lor neclare, întocmirea fișelor tip, pregătirea documentației ce va servi ofiților de pensii departamentale, pentru calcularea și adăugirea drepturilor bănești cuvenite.

Prin preluare și înscrîerea veteraniilor din campania ecistică depășit acum 4300 veterani, din care 170 foști prizonieri, 145 invalizi, peste 75 văduve de război.

Dorim să stringem rîndurile, să săpăm aproape și într-ajutorul celor nașăstuiți și facem apel la cei mai mulți cetățeni ai țării, veterani de război, să se constituie în nucleu de demnitate națională, de stabilitate, în exemple de dăruire și de participare la activități sociale, culturale, educative și sătul fiind că experiența noastră este bogată, căpătată pe viu și a contribuit pe deplin de-a lungul decenilor la rezolvarea unor probleme complexe.

Să purtăm cu cîinse înșiguri de veteran și să ne implementăm cu toate forțele în eforturile facute de țară, întru depășirea situației critice prezente.

Dar mai ales să ducem mii de departe standardul armatei noastre și prin munca noastră să continuăm tradiția eroică a armatei române a cărei rezervă purură simtem.



(urmare din pag. 14)

In a două parte a adunării au fost alese prin vot secret organele de conducere ale Ligii. In acest scop a fost desemnat un comitet director compus din 11 membri.

Președinte a fost ales căpitanul de rangul II DUMITRU PREDA.

L. O. M. M. iese din anonimat

In acest context, cu un statut încă perfectibil dar — luerul cel mai important — cu dorința unei exprimări și ambiiția justificată, de a ieși din anonimat, L.O.M.M. îndeplinește să devină o firmă nu numai serioasă, tentantă, dar și utilă, într-un viitor nu prea îndepărtat. Cum însă forța oricărei organizații rezidă, deseori, și din numărul membrilor săi, sunt aşteptate cît mai multe voturi de încredere și opiniuni de înscrîere, la sediul său, situat, deocamdată, în incinta Casei Armatei din Constanța, camera 115, sau la filialele din garnizoanele de reședință.

In rastel aliniate-s armele pentru onor.
 Cei ce le-au purtat la piept, în suflet
 Par cuprins de nostalgie, de uimire și de dor.
 În cauzmă crește-un vuiet ca de marș triumfător.
 Nu-i fanfară să li-l cinte și nici mindră în pridvor
 Înnmul dragostei de țară și-al iubirii de popor,
 Slobozit în zbor spre vatră
 De soldat, ce-n crezui-s sfint
 Împlinit de datoria asumată-n jurămînt,
 Nu va pregeta să fie, de orunde și oriind
 Pavâza și scutul gliei, ca OSTAŞ în primul rînd.

RĂMAS BUN SAU, MAI CURÎND,

A D I O,



Foto 1

• Vreme de patru anotimpuri acuitatea privitorilor și dexteritatea miscărilor l-au întins pe unul din trei feciorii Vrancei, devenit obser-vator-semnalizator, la răsucere de vînturi, pe punctea etalon a unei nave puțioare de mine. Beatitudinea zârilor scrutează neîntrerupt și nobiliețul sufletului curat, îngemănăt cu spiritul visător, calmul și cum-pătarea fiziei l-au menținut mereu la... înălțime. Într revelația undurărilor albaste și inclinația noastră pentru temeinicia lucrului durat pînă la capăt, sergentul RADULICA DINU (foto 1) fost și ajutor de nă-

dejde al sefului de echipaj, și-a urmat cu conștiințoțitatea destinei adolescenței, adică drumul spre ma-turitate.

• Inima soldatului — un val de iubire, o mare de tandrețe. La orice oră din zi sau din noapte, spre ei s-au îndreptat dragostea și gîndurile de bine ale celor dragi, de acasă. Purtând în suflet, cu genero-zitate, povara patinilor sale, gălă-țeanul DORU-ROBERT PINTILIE (foto 2) a unit sufletește distanțe dintre Dunăre și mare și cu o ar-zătoare pasiune pentru noua sa profesie. Și cum dorește cu orice preț să navigheze, el va rămîne în continuare la bord ca milițar angajat. Un sergent destoianță și un electrician de bord pentru ferier navei — o salbă de licuici în ochii Alinei căreia îi va duce pe mai de-peate dorul...

• Casa cocsarului COMSA dir Galati sa preface, din nefericire în scru, într-un incendiu mistuitor. Mezinul familiei se află în preajmă, în permisie. Acum, capo-ralul COSTEL COMSA este nevoie să renunțe definitiv la „Jucăria” de 76 mm cu care avu-se nu o dată de furcă, dar și destul satisfacții. Ajunsese să o manevreze, iar în ultimul timp să o comande cu iesință, ca un profesionist.

Pleacă necăjtă, dar cu convinge-rea că trebuie să-și ajute, iniții de toate, părții. O ultimă privire la despărțire prin prisma aparatului de ochiie, dindu-i certitudinea că foștii ucenici și camarazi de armă își vor face, ca și el, datoria, este

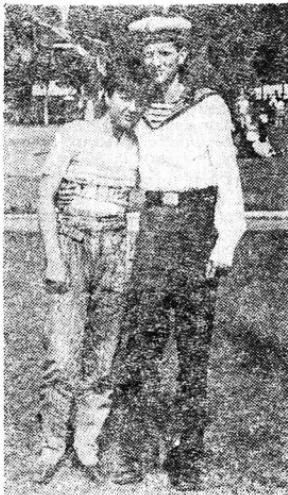


Foto 2

prea puțin și, totuși, suficient pen-tru înțepta lui, dar și a noastră.

• În „MICRO 20” regăsește, a-cum la întoarcerea acasă, un crimp-pei din efortul și pricereala dul-gherului de dinainte de armată. Dar reușita misiunilor navei anti-submarine, în care a contat deso-ori și prezența de spirit cu care ope-ratorul hidrolocatorist a desci-frat ecourile adincurilor, înseamnă, astăzi, negreșit, mult mai mult. Deoarece și radiolocația reprezintă, pentru el, ca și pentru navă, o adevărată „piesă de rezistență”, fruntașul VALI HUZUM (foto 3) a optat pentru o vedetă fluvială.



Foto 5



Foto 4

ARME!

Astfel, privirile, dar și ambițiile sale, rămân... omnidirective.

• Unul modelor în lemn, altul operator chimist. Un ploieștean și și un bucovinean. Umăr îngă urmăr, în cadență acelerată pași, în ritmul meu mernu crescind al manipulatorului. Amândoi radiotelegraftiști de clasă. Ambii gradați și instrucțori pricinuți la școala transmisiunilor. Prima legătură stabilită în rețea — o satisfacție imensă pentru un debut de bun augur în împărăția undelor radio. De la acest pupitru (foto 4) au recepționat, în DECEMBRIE 1939, starea de necesitate și tot aici au pătruns, pentru întâia oară, decodificindu-l, adevărul sens al cuvintului „LILBERTATEA". Libertate în care ei doi, serjenții DORIN CIRSTIAN și DANIEL COMAN, păseseră maturi și încrezători în viitor, dormici și, după cum o recunosc — pregăti să i se cauă insuși viață.

• Cu camionul A — 8937, frunțasul DUMITRU MOTOI (foto 5) a străbătut, pentru prima dată în libertate, străzile Constanței. În seara zilei de 21 decembrie 1939, foia de parcurs a acesteia a fost completată, fără prejudecăți, cu adevăratele inscripții: „ARMATA E POPORUL", „TRĂIASCA ARMATA ROMÂNĂ", „MARINARI SINT CU NOI". Timeri agătați de mașină ca o ghirlandă vie pentru alt gen de sărbători, drapelele fluturind și goana nestăvilită a roților spre necunoscutul devenit, ulterior, zorii ADEVĂRULUI ATOT-BIRUITOR, alcătuiesc imaginea cu care va rămâne veșnic în amintire.

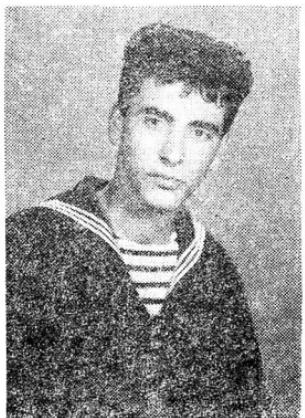


Foto 3

Dincolo de porțile parcului auto, tradiționalul „Drum bun" în „cursa" vietă se asociază simbolice cu speranța că aceasta va decurge... ca pe roate.

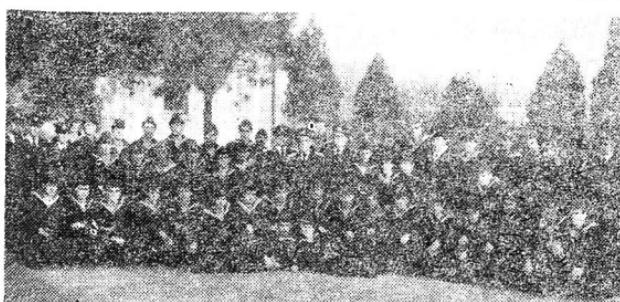
• Pentru colonelul RADU BĂDULESCU, despărțirele de subordonăni — pentru a căuta orări în cariera sa? — deși au de fiecare dată întuțita unei solemnități, par mult mai grele decât înseși problemele umității pe care, împreună cu acesteia, le-a dus întotdeauna la bun sfîrșit.

Chiar și numai pentru cele 18 luni petrecute în unitatea pe care o comandă, cei care își iau — contingent după contingent — rămăș bun de la cătină, rămân definitiv îngă inimă să și în albumul de veacuri al familiei ostășești (foto 6).

Fotoreportaj realizat de Locotenent major Marian MOȘNEAGU

Fotografiile 4, 5 și 6
Apostol ZDRALEA

Foto 6



Inființarea Academiei Navale „Mircea cel Bătrân" cu durata studiilor de cinci ani i-a pus pe studenții absolvenți ai anului IV în postura de opta pentru una din cele patru specialități („Nava-gație și aparate electrice de navegație", „Artillerie și rachete nava-le", „Arme sub apă", „Radiolocație, hidrolocație și transmisii") studiate anterior în vederea completării, în acest ultim an, a cunoștințelor și obținerea diplomei de inginer. Se poate afirma, fără teamă de a greși, că opțiunea lor este cea mai temeinică, deoarece avă parcurs atât discipline de cunoaștere a tehnicii, cit și de folosire în luptă, la nivelul promotorilor anterioare.

Dorind să cunoaștem mai bine criteriile și argumentele care au fundamentat această alegere, i-am invitat pe studenții-ofițeri să răspundă la întrebarea: „Ce v-a determinat să optați pentru această specialitate?"

NAVIGAȚIE ȘI APARATE ELECTRICE DE NAVIGAȚIE

Lt. Sorin Brinzoi: „Urmind cursurile Liceului Militar de Marină „Al. I. Cuza", am făcut cunoștință cu navigația în anul III. De atunci, acest

Vivat Academia!

LOCOTENENȚII LA MOMENTUL OPȚIUNILOR

domeniu a rămas pentru mine pasiunea numărul unu".

Lt. Gheorghe Dumitracă: „Mi se pare cea mai frumoasă specialitate „curată" și are tehnica cea mai avansată în Marina Militară la ora actuală".

Lt. Iulian Mircea: „Sunt o plăcere deosebită pentru navigație, iar, pe de altă parte, documentarea pentru proiectul de diplomă mi-a dovedit valențele unui domeniu al ei, Radionavigația".

Lt. Cătălin Mirescu: „Am ales specialitatea aceasta pentru că mi-a plăcut încă de la început și am dorit să-mi aprofundez cunoștințele. Proiectul de Diplomă la această catedră a constituit un motiv în plus.

Locotenent Narcis STANCIU

(continuare în pag. 20)

ARTILERIE SI RACHETE NAVALE

Lt. Iulian Roban: „Este o specia-litate care, bine înțisă, poate influența în mod hotăritor rezultatul unei confruntări navale”.

Lt. Marian Gavrilă: „Calitatea profesorilor și faptul că în lume, la ora actuală, arma cea mai pu-ternică este racheta”.

Lt. Mihai Panait: „Pentru că, în acest domeniu, în Marina Militară s-a descoperit destul de puțin”.

Lt. Mihai Stefan: „Am ales aceasă specialitate pentru că doresc să-mi desfășoară activitatea la flu-viu, unde artleria este unitatea de luptă cu cea mai mare importan-ță”.

VIVAT ACADEMIA!

Lt. Constantin Stere: „In general îmi plac lucrurile inginoase și racheta, prin complexitatea ei, poate fi inclusă în această categorie”.

ARME SUB APA

Lt. Ionel Rizea: „Armamentul ASA este specific nouă, marinaclor. Raportă la condițiile literaturii românești, reprezintă mijlocul de apărare cel mai sigur. Pe de altă parte, m-au fascinat, din todeauna, acțiunile submarinelor și lupta împotriva acestora”.

Lt. Sorin Mereușă: „Am ales specialitatea mea din dorința de a putea contribui la dezvoltarea ASA. Este, de altfel, și o pasiune a mea”.

Lt. Adrian Balica: „Am considerat că armamentul ASA are cea mai puternică forță distructivă împotriva inamicului. Mi se pare cea mai interesantă și spectaculoasă armă”.

Lt. Jianu Constantin: „În Marina militară predomină armamentul ASA. După ani de studiu abstract, am reușit să obțin o satisfacție în studiul acestei specialități. Tinând cont de compoziția flotei, sper

să-mi aducă satisfacție și pe viitor”.

RADIOLOCATIE, HIDROLOCA-TIE SI TRANSMISIUNI

Lt. Iancu Ciocoi: „Pentru că doream să înțeleag fenomenele care se petrec în interiorul unui aparat”.

Lt. Nicolae Rotaru: „Electronică reprezintă pasiunea mea încă din liceu”.

Lt. Valter Sprinceană: „Baza cunoștințelor la specialitatea mea este radioelectronică. Am ales această specialitate din pasiune și pentru că este o meserie a viitorului”.

Lt. Sorin Voinea: „M-a atras electronică, nu atât ca parte practică, ci mai mult pentru că înțeleg fenomenele fizice din circuite, parte de hardware a calculatoarelor, posibilitățile de dezvoltare, direc-ții noi în cercetare. Înțețoanez

să-mi continuu studiile într-un domeniu complementar electronicii”.

Din răspunsuri se detasează pasiunea pentru specialitatea aleasă, fie că se referă la plăcerea de a naviga, la fascinarea exercitată de rachetă sau de torpilă, la dragostea pentru electronică.

O altă categorie o reprezintă răspunsurile analitice, bazate pe anticiparea unor rezultate și vizuirea unor perspective, răspunsuri care conțin mai puțin entuziasm, dar mai multă clarvizionare, probă a calităților necesare unui bun comandan-tant.

Nu dorim prin aceste comentarii să arătăm importanța unui sondaj de opinie, iar o statistică nu-și are rostul. Elocventă sunt, însă, răspunsurile tinerilor ofițeri ai Academiei Navale, constituind garanții ale seriozității și posibilei rampe ale dorinței de asemenea, în fond, dovadă asumării conștiente a răspunderilor ce le revin în calitate de apărători ai frontierelor maritime și fluviale ale patriei.

mână au inceput luptele în interiorul orașului dunărean Buda-pesta.

G.P

01 Ianuarie

- În 1471 navigatorul portughez Petro de Escobar a descoperit insula PRINCIPE din vestul Africii.
- La 1 ianuarie 1595 oastea lui Mihai Vi-teazu îl infringe pe turci la Hîrșova.
- La 1/13 ianuarie 1894 a intrat în vigoare Tratatul de Comerț, vamal și de navegație româno-german semnat la Berlin la 9/21 octombrie 1893.
- La 1/14 ianuarie 1908 a intrat în vigoare Tratatul de Comerț și navegație româno-bulgar semnat la București la 20 noiembrie/3 decembrie 1907.
- La 1 ianuarie 1915 submarinul german 424 a scufundat nava britanică "FOR-MIDABLE" în Canalul Mineci.
- 1945. Trupe ale Corpului 7 armată ro-

Calendar
marinăresc
(I)

ȘCOALA

PREOCUPĂRI

INTENSE PENTRU PERFECTIONAREA ÎNVĂȚĂMÂNTULUI

Am înțeles, noi cadrele, respon-sabilitatea socială pe care o avem ca "oameni de stat" care TREBUIE să munca, să gîndim într-un mod nou, într-un sis-tem politic nou, pentru o societe viitoare pe care o dorim și la care trebuie să contribuim mai mult? Ce ne trebuie, ce așteptăm?

Au fost întrebări care au făcut obiectul unor lungi dezbatări în ca-drul primei convocații psihopedagogice organizate în școală, după reinființare. Întrebările nu și-au găsit un răspuns complet. Să, cred eu, nici nu trebuie să și-l găsească repede, ci ele ar trebui să fie un "leit motiv" permanent pentru noi toți cei din școală.

Revoluția din decembrie care a zguduit din temelii inclusiv modul nostru de gîndire, de abordare a problemelor învățământului actual și de perspectivă a adus pe făgășul normal învățământul de marină, integrarea elevilor în noua condi-ție de școală militară de mașuri.

Ce ne propunem?

In primul rînd ridicarea conținutului științific al învățământului, indiscutabil legat de creșterea competenței cadrelor didactice. In acest sens am conțurat deja directiile privind „Statutul cadrelor di-dactice“ în ideea că trebuie făcut ceea ce este nevoie și nu ceea ce se poate.

In egală măsură trebuie să asigurăm accesul cadrelor și elevilor (direct) la sursele de informație în domeniul. Din păcate este însă desul de greu, pe de o parte din lipșă de material, pe de altă parte din prea mult conservatorism și indiferență din partea unora care avind, totuși, acces la aceste surse, nu-l asigură și altora sau pur și simplu nu-l folosesc nici pentru ei!

Este necesară dotarea cu priori-tate și anticipație a școlii cu tehnici, informare periodică a școlii privitor la intențiile de dotare, trimiterea documentațiilor înainte de dotare, cuprinderea cadrelor din școală în comisiile de prospectare și receptie a tehnicii pentru nave, o mai bună colaborare cu cer-cetătorii din instituțiile specializate ale marinei.

MILITARĂ MAIȘTRI DE MARINĂ

In al odilea rînd (dar nu și cu importantă), ne propunem esențializarea învățămîntului și orientarea lui spre strictul necesar, eliminînd mărînășurile care consumă timp și detură atenția și interesul de la problemele principale. Trebuie însătăat pe acele tipuri de tehnică care au o durată mai mare de folosință în flotă, renunțându-se la predarea tehnicii ce urmăzează să fie scoasă din uz. Procesul este anevoiești și în mod subiectiv, lent, pentru că cel care cunoaște bine o tehnică deja învechită se desparte greu de ea pentru una nouă care trebuie învățată, evident, mai întâi de profesor.

Tehnică informatică pătrunde tot mai mult în fenomenul militar. În primă urgență noi am înființat un colectiv de informatică introducînd și un curs încă din anul I. Ce-i drept, la început mai firav, un curs de cîteva zeci de ore. Încă nu ne-am clarificat obiectivele didactice; reparatori, programatori sau și una și alta? Ne confruntăm cu greutăți materiale dusebîte (anii de coabîtaj cu Institutul — Academia Navală au lăsat școală la do-

tarea anilor 1987 și în prezent suntem singura școală din țară fără nici un calculator electronic în dotare) începînd chiar cu încadrarea compartimentului!

Sperăm totuși ca, în următorii ani, să mărim și numărul de ore alocate, concomitent cu definirea clără a obiectivelor didactice.

Ne propunem, de asemenea, o mai mare legătură cu navele, să studiem integrarea și evoluția absolvenților noștri, aplicînd în școală corectivile necesare.

In perspectivă, cred că perfecționarea pregătirii maîștrilor militari prin cursuri cu scoatere din producție ar fi mult mai eficientă dacă s-ar desfășura în școală de maîștri, avînd posibilitatea certă de apreciere și de corecțare a sistemului întreg de formare și perfecționare.

Oricum însă, vom adăuga studiilor statistică pe care le-am făcut pînă în prezent și studii bazate pe cunoștință și experiență psihologică, apelînd la serviciile unui psiholog calificat. Pe această bază vom introduce teste, bareme, corecție etc. în întregul sistem de selecționare, formare și perfecționare.

Nu puține sunt frâmintările noastre privitoare la responsabilitatea pentru formarea elevilor ca oameni de azi și de mâine. Toti am ajuns la concluzia că-i cel mai important din obiectivele noastre acum, dar și cel mai greu.

Debarasindu-ne de festivismul căre, fără să vrem, acoperă incompetența unor cadre și elevi, eliminînd conservatorismul în gîndire, neîncrederea, suspiciunea, indiferența și apăția la unitate, precum și exagerările, entuziasmul infantil, nerăbdarea, dorința de schimbare numai pentru a schimba, fără a ține cont de reguli, tradiții și necesitate, la alții, săt convins că școala de maîștri de marină își va regăsi locul ce i se i se cuvine în cadrul învățămîntului de marină actual și de perspectivă.

Personal sună foarte optimist. Avem bune condiții și depinde efectiv de noi; avem timpul în față și cu răbdare și înțelepciune îl vom materializa astfel încât să asigurăm Marina Militară cu cadre competente, capabile să suportă sociul viitorului în care vor avea șansa de a trăi și mulțini.

Căpitan de rangul I,
ing. Marcel DRAGU,

Comandantul Școlii
Maîștri de Marină

GERMANIA

● Cinci nave auxiliare multifuncționale din clasa 745 sunt în construcție în santelele navale din Rendsburg. Se cunosc numele a trei dintre ele: „STOLLERGRUND“ (Y 863), „HELM-SAND“ (Y 862) și „KALKGRUND“ (Y 865). Navele au un deplasament de 450 t, dimensiunile: 38,7 x 9,2 x 3,1 și vor fi bazate la Eckernförde. Misuniile lor sunt foarte diferite: recuperarea torpilelor, asistență pentru operațiuni subacvatici, punerea barajelor de mine, salvare, cercetări hidrografice etc.

TURCIA

● Din cele sase fregate clasa „MEKO 2000“ prevăzute a intra în dotare, primele două: „YAVUZ“ (F 240) și „TURGUT“ (F 241) au fost construite în Germania (Federală) și sunt deja operaționale; a treia, „FATIH“ (F 242) și a patra, „YILDIRIM“ (F 243), ca și cele ce vor urma, sunt construite la Gölcük.

● Aceeași șantier a predat Marinei Militare submarinul „DOLUNAY“ (S 352), a șasea unitate din clasa „209“, tipul „1200“.

● Fregata germană „BRAUNSCHWEIG“ (clasa Köln) este a treia de acest tip — după „GELIBOLU“ (ex-KARLSRÜHE) și „GEMLIK“ (ex — EMDEN) achiziționate în 1983 — care intră în compunerea flotei turcești. Sunt nave de 2700 t, aflate în serviciu din anii '60, armate cu două tunuri de 100/55 și sase de 40/70, tuburi lansatoare de bombe, dar fără rachete; pot imbarca și 60 de mine.

Viteză maximă: 30 Nd.

Cum s-a ajuns la criza din Golf?

La încheierea lucrărilor Conferinței britanice de la Cairo din luna martie 1921, Irakul a fost transformat în regat sub mandat britanic, însă delimitarea teritoriului său a întîmpinat de la început dificultăți, generate atât de factori interni, cit și de cei externi.

Astfel, în 1922 numai intervenția trupelor britanice reușește să impiedice desprinderă regiunii Kûde de regatul iranian, iar vilayetul Mossul este integrat definitiv în regat numai în urma unei hotărîri a Ligii Națiunilor adoptată în luna decembrie 1925. Pe plan extern, sâhul Reza al Irânului nu va recunoaște noul guvern al Irakului decît în aprilie 1929, în timp ce tratatul dintre Siria și Irak privind stabilirea frontierelor de frontieră este semnat abia după 16 ani, în aprilie 1937.

Relațiile dintre Irak și Kuweit au cunoscut de-a lungul anilor numeroase momente de instabilitate și incordare, însă în perioada 1958—1988 se părea că acestea au intrat într-un stadiu de normalizare relativă, mai ales datorită a trei evenimente importante, cu implicații directe asupra relațiilor bilaterale: abolirea la 14 iulie 1958 a monarhiei irakiene care pretindea incorporarea Kuweitului, considerat ca fiind parte integrantă a regatului Irak, dobîndirea in-

Căpitan de rangul III
Aurel TANASE

(continuare în pag. 22)

CALITĂȚILE OFIȚERULUI DIN MARINA MILITARĂ

JOHN PAUL JONES — unul dintre eroii intrați în legenda ai Revoluției Americane, considerat întemeitorul Marinei Militare a S.U.A. — a lăsat posterității un număr de observații, aprecieri și recomandări cu privire la calitățile pe care trebuie să le aibă ofițerii din flota de război. Gîndurile sale au fost înmânuncheate sub forma unei scrisori din 14 septembrie 1775 către Comitetul Naval al Congresului.

Despre personalitatea lui John Paul Jones, cit și despre această scrisoare — foarte mult citată în literatura americană — ar fi multe lucruri interesante de spus, dar cum spațiul nu ne permite, ne vom limita doar la aspectele esențiale.

John Paul Jones (1747-1792), ale căruia rămășițe pământești odihnesc în prezent la Academia Navală a S.U.A. din Annapolis, a ajuns pînă la gradul de contraamiral. El era un om dirz și curajos, un marinier excelent, dar și ceea ce numim un „gentleman”. Este deci firesc ca în scrisoarea sa să fi pledat toamă pentru asemenea calități.

Această scrisoare a fost reproducă — cu explicațiile necesare — de către Lt. Cdr. Leland P. Love-

te în cartea sa *Naval Customs, Traditions and Usage*, publicată de U.S. Naval Institute în anul 1939. În cele ce urmează prezentăm un extras, preluat din lucrarea *New Naval Phraseology*, publicată tot de către U.S. Naval Institute. Așadar, iată care sunt, în esență, calitățile pe care trebuie să le aibă ofițerul din Marina Militară în vizionarea lui John Paul Jones:

DIN EXPERIENȚA FLOTELOR STRĂINE

„Nu este nici pe departe suficient ca un ofițer al florei de război să fie doar un bun marinier. Fișează că trebuie să fie așa, însă el are nevoie de mult mai multe calități. El trebuie să fie, totodată, un om bine educat, cu pregătirea multilaterală și maniere asele, de o poliție desăvîrșită și cu un înalt simț al onoarei personale.

El trebuie să fie în stare să se exprime clar și răspicat, atât verbal ca și în scris, nu numai în pro-

pria sa limbă, ci și în franceză și spaniolă.

Ofițerul din marina militară trebuie să fie la curent cu normele dreptului internațional și cu practica generală a jurisprudenței maritime, pentru că asemenea cunoștințe îi vor putea fi adeseori necesare, în mașurile efectuate de departe de patrie, pentru a-și apăra pavilionul de insușite sau a-și proteja echipajul împotriva nedreptăților sau daunelor în porturile străine.

El mai trebuie să cunoască uzanțele diplomatice și să fie în măsură să întrețină, la nevoie, o corespondență diplomatică demnă și judicioasă; căci adeseori se întâmplă ca anumite situații neprevăzute să apară în ape străine să-l facă reprezentant diplomatic și militar al țării sale, iar în asemenea cazuri el ar putea să fie nevoie să acioneze fără a avea posibilitatea să-și consulte superiorii săi civili sau militari din patrie, acțiunile sale putând duce cu ușurință la o situație gravă de care să depindă pacea sau războiul între mariile puteri.

Acestea sunt calitățile generale necesare și cu cît ofițerul le posedă mai din plin, cu atât va avea mai multe sanse să-și servească patria în bune condiții și să cîstige faimă și onoruri pentru sine".

**Căpitan de rangul I (r)
Neculai PADURARIU**

Cum s-a ajuns la criza din Golf?

(urmare din pag. 21)

dependenței de către Kuweit în anul 1961 și recunoașterea suveranității sale de către republica Irak; declanșarea războiului dintre Iran și Irak, încheiat în anul 1988.

Pe acest fond, în luna mai 1990, în cursul unei reunii extraordinaire la nivel înalt desfășurată la Bagdad, președintele iranian Saddam Hussein declară că unele războiuri pot fi declanșate și de motive economice, făcînd referire prin aceasta la depășirea de către unele state arabe a cotelor de producție petrolieră stabilit de Organizația Tărilor Exportatoare de Petrol (O.P.E.C.). Mai tîrziu, președintele iranian a trecut la acuzații directe, învinuind Kuweitul și Emiratele Arabe Unite de „inundarea” deliberată a pieței petroliere printre masivă depășire a nivelurilor recomandate de OPEC, iar după reunirea OPEC care nu a acceptat prejul petrolierului propus de Irak, guvernul de la Bagdad a acuzat Kuweitul că exploatază în mod ilegal zăcămintele de petrol aflate în zona de frontieră, zăcămintele care nu le aparțin.

Concomitent cu declarațiile făcute și acuzațiile aduse Kuweitului, la sfîrșitul lunii iulie, Irakul a

trecut la dislocări masive de trupe și tehnică de luptă în apropierea frontierei. Negocierile purtate de delegațiile celor două țări pentru aplanarea disputei au eşuat în cadrul ultimei runde desfășurate în ziua de 1 august 1990, pentru că în zorii zilei de 2 august trupele irakiene să declanșeze agresiunea împotriva Kuweitului, reușind în scurt timp să ajungă în capitală, unde au ocupat principalele sedii ale conducerii de stat. Armata kuweitană, inferioară astăzi din punct de vedere numeric, cît și ca dotare cu tehnici de luptă, nu a opus o rezistență semnificativă. Cea mai mare parte a navelor din compunerea F.M.M. ale Kuweitului (8 vedete purtătoare de rachete și 20 vedete de patrulare) au reușit să ieșă din punctele de dislocare și să se retragă în portul Jabel din Arabia Saudită.

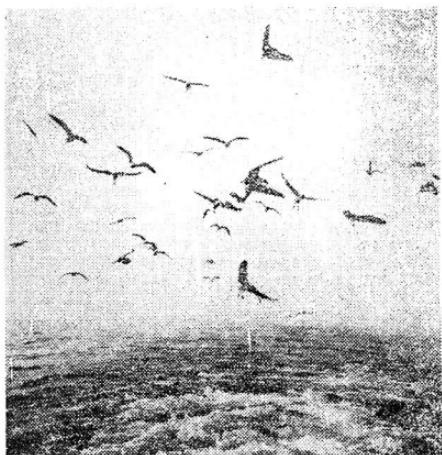
In bază prevederilor Acordului de apărare comună inter-arabă autoritățile kuweitiene au cerut Consiliului Ligii Arabe trimiterea de trupe pentru asigurarea protecției țării, iar pe fondul unei condamnări generale a agresiunii militare irakiene, Kuweitul a solicitat S.U.A. și statelor membre N.A.T.O. să intervină pentru eliberarea teritoriului său. Totodată, Consiliul de Securitate al O.N.U., întrunit într-o sesiune de urgență, a adoptat o rezoluție în care era condamnată agresiunea irakiană și a hotărît ulterior instituirea unui embargou economic total asupra Ira-

După preluarea controlului asupra întregului teritoriu kuweitan, autoritățile irakiene au instalat la

ITALIA

• A intrat în dotarea Marinei Militare a două corvete din clasa „Minerva”, anume „FENICE”.

Caracteristici: 1300 t; 80 x 10,3 x 5,5 (dimensiuni); viteza: 24 Nd; autonomie (Mile/Nd): 3500/18. Armatament: un tun 76/62 OTO — Melara; sistemul de rachete „Albatros” (navă-aer) cu rază scurtă de acțiune și rachete „Aspide”; două sisteme trițate ILAS 3. Nava este dotată cu sisteme de radiolocație de descoperire și de navigație, hidrolocație, sisteme de comandă și control SADOC 2, sisteme GE INS 3. Echipaj: 123 oameni.



4 august un guvern provizoriu constituit din 8 militari irakieni și au anunțat anexarea Kuweitului, ceea ce a împărțit străinii din această țară să-și mute sediile la Bagdad. În același timp au fost sporite efectivite militare, astfel încât, după unele estimări, numărul acestora se ridică în prezent la 430.000 militari, ceea ce mai mare parte fiind dislocați la frontieră dintre Kuweit și Arabia Saudită.

Pentru soluționarea crizei pe plan regional, după o serie de contacte diplomatice între diferite state arabe și mai multe țări amiriene, la 10 august a avut loc la Cairo o reuniune extraordinară la nivel înalt a Ligii Arabe care a adoptat o rezoluție de condamnare a agresiunii militare irakiene împotriva Kuweitului. Din 20 de state arabe participante la această reuniune, 12 (Arabia Saudită, Kuweit, Emiratele Arabe Unite, Qatar, Liban, Bahrein, Siria, Maroc, Somalia, Oman, Djibouti, Egipt) au votat în favoarea acestei rezoluții, 3 (Libia, Palestina, Iran) au votat împotriva, 2 (Algeria, Yemen) s-au abținut, iar celelalte 3 (Iordanie, Sudan, Mauritania) au emis rezerve față de această rezoluție.

La data de 12 august, președintele irakian Saddam Hussein a propus un plan în 3 puncte pentru soluționarea situației din regiune, plan care constituia, de fapt, o condiționare pentru retragerea trupelor sale din Kuweit: Retragerea trupelor americane și a altor state din Arabia Saudită; Retragerea trupelor israel-

CALENDAR MARINĂRESC (II)

03 Ianuarie

- La 3 ianuarie 1943, un grup britanic de diversiune a executat primul atac subacvatic asupra bazei navale italiene de la Palermo. S-au folosit torpile pilotate: două dintre cele cinci torpile folosite și-au atins ținta scufundând un crucișător și o navă de transport.

04 Ianuarie

- La 4 ianuarie 1967 Argentina își extinde apele teritoriale la 200 mile marine.

05 Ianuarie

- A intrat în vigoare un nou tratat de comerț și navigație româno-italian.

08 Ianuarie

- La 8 ianuarie 1595 oastea lui Mihai Viteazul îl înfringe pe turci la Siliistra.
- 1917. Submarinul german 432 a scufundat cuirasatul englez „CORNWALLIS”, la est de Malta.

09 Ianuarie

- La 9/21 ianuarie 1888 a fost adoptată în România Legea pentru înființarea unui serviciu de navigație fluvială și marină.
- 1918. Consiliul de război german a hotărât angajarea războiului submarin fără restricții începând cu 1 februarie 1917.
- La 9 ianuarie 1945 a început debarcarea trupelor americane pe insula LUZON.

10 Ianuarie

- La 10 ianuarie 1941, a avut loc bătălia navală anglo-italiană din strâmtoarea Messina.

liene din teritoriile arabe ocupate; Retragerea trupelor siriene din Liban.

Pe fondul concentrării unor puternice forțe militare străine în zonă, pentru a evita o eventuală reluare a conflictului cu Irakul, guvernul irakian a propus la 15 august reglementarea situației dintre cele două țări pornind de la recunoașterea prevederilor tratatului încheiat în anul 1975 la Alger, care stabilește, printre altele, și frontieră comună dintre Iran și Irak. De asemenea, Irakul s-a angajat să-și retragă forțele militare de pe teritoriul iranian și a propus schimbul imediat al tuturor prizonierilor de război.

La mijlocul lunii august, în paralel cu eforturile întreprinse pe plan diplomatic pentru soluționarea crizei din regiune, o serie de state au trecut la aplicarea unor măsuri de ordin militar. Ca urmare a consultărilor cu autoritățile saudite, SUA au primit aprobația pentru constituirea unui dispozitiv militar pe teritoriul Arabiei Saudite.



Tristețea ultimului drum

**CELUI CE A FOST CĂPITAN DE RANGUL I
INGINER
GHEORGHE PĂRĂUȚANU**



Imi este atât de greu să cred că nu veți trece iarăși pragul aceluia amfiteatru în care, dincolo de imboldul slovelor din carte, ne-ați invățat atiea minunate lucruri bune. Cu calm, cuvint blâjîn și dragoste de carte, ne-ați insuflat povata celui care ați fost mereu: un bun și devotat părinte. De-a lungul anilor v-ați contopit aceste nobile aspirații cu anotimpurile speranțelor din noi, cu vîrstă clipelor de cumpăna, cu neîmpliniri dar și cu atieea imense bucurii.

Noi am crescut și am zburat în chipul pescărușilor din cui băndind ades la revederea noastră. Dar am sperat ca peste ani, la vremea evocărilor plăcute, să vă postăm la locul bine-meritat – de frunte, în ierarhia dascălilor cu timplele cărunte.

N-a fost să fie asta.

Păstrându-vă aceleasi drepte simțiminte, vă sunt și vă rămân dator.

Se tingue-n Moldova duioasa mamă-doină și pling cu murmur de boicot bătrinii codri-n Babadag. Făcind prievighi la catafalcul demnității, vă feluiesc înimile aflitor generații de ofițeri.

Si-n semn de aleasă prețuire, la ceasul trist al despărțirii, vă inchin aceste sincere cuvinte pe fila nemuririi din carteia vietii ce s-a stins, să bată-n dunga unui clopot, în ritm cu veșniția aducerilor-aminte.

**Locotenent-major
Marian MOȘNEAGU**

(urmare din pag. 5)

Intr-un cuvint, nu se poate concepe desvoltarea marinei comerciale fără a crea și desvoltă în paralel Marina Militară, menită să o apere.

Ambreiai marine sunt indisolubil legate; ele constituie împreună puterea maritimă a țării".

Subcapitolul referitor la rolul social al Marinei Militare se încheie cu o remarcă de mare valoare și de actualitate: „Aeduca poporul în direcția mării formind meseriași de specialitate, acesta este la noi rolul social al marinei de război".

Tratarea rolului Marinei Militare ca factor militar evidentiază faptul că acestor înaintași ai noștri nu le erau străine mariile opere ale teoreticienilor navali militari ca A. T. Mahan, Julian Corbett, H. Richmon, din care am convingerea că s-au inspirat, aplicindu-le la posibilitățile și condițiile noastre.

Ei arăta că „Marina este, în primul rînd, păzitoarea linilor de comunicații ale armatei de uscat, iar în al doilea rînd marea constituind și în linie de comunicații a armatei înamică, marina trebuie să taie adversarului această cale".

Din gîndirea militară

Prima misiune pe care autorii o atribuie marinei este asigurarea căilor maritimă pentru traficul propriu. „Acesta este obiectivul principal pe care trebuie să-l urmăreasă în mod continuu, fără a se lăsa să fie sustrasă de preocupații secundare, cum ar fi de exemplu, apărarea locală a coastelor, a bazelor navale, a porturilor etc. Această misiune secundară de siguranță locală cade în sarcina apărărilor de coastă, făcute în special cu artillerie, mine și vase vechi".

De mare interes sunt conceptele „Apărarea coastei" și „războiul de coastă" spusind... „prima subjugă forțele ofensive coastei, pe cind a doua permite flotei să se folosească de avantajele ce-i oferă coasta".

A doua misiune atribuită marinei este de „interzicerea uzului mării inamicului" și, apreciind posibilitățile noastre, autori conchid că nu putem realiza o „marină care vrea

să predomină" și trebuie să se creze o „marină inferioară, dar capabilă de a contesta stăpînirea mării".

Capitolul doi se încheie cu o concluzie deosebit de valoroasă: „Flota noastră de mare, chiar mică, va fi temută de ori și cine dacă va avea o valoare combativă reală obținută printre-o bună organizare materială, printre-o solidă instrucțională și un larg antrenament al personalului".

Capitolul trei, deși este cel mai scurt (numai două pagini), are o valoare deosebită, dacă nu gindim că a fost scris în 1923. Citez:

„In orice caz flota noastră trebuie să se compună ca orice marină din flota de suprafață, flota submarină și flota aeriană... Un rol foarte important il va juca la noi submarinul, el fiind mijlocul care permite în cel mai înalt grad de a contesta inamicului libertatea uzuului mării, cind este sprinținit de un nucleu de vase de suprafață (contratorpiloare, crucisătoare) și cind este ajutat de o bună aviație maritimă".

Desigur, azi, cind lupta pe mare

12 Ianuarie

- La 12 ianuarie 1932 a intrat în vigoare Convenția de stabilitate, comerț și navigație româno-suedeză, semnată la București la 7 octombrie 1931.

13 Ianuarie

- Între 13 ianuarie și 8 martie 1922 are loc o puternică grevă a marinariilor din Hong-Kong.

14 Ianuarie

- La 14 ianuarie 1945 Turcia a deschis Aliatilor strâmtourile Bosfor și Dardanele.

15 Ianuarie

- La 15/27 ianuarie 1878 artilleria română de pe ambele maluri ale Dunării a început bombardarea masivă a cetății Vidin; majoritatea bateriilor de la Calafat erau armate cu marinari iar comandanț al întregului sistem al artileriei de coastă de aici era Lt. col. Dumitrescu Malcan, comandanțul flotilei române de Dunăre.
- La 15 ianuarie 1929 a intrat în vigoare Convenția de Comerț și navigație româno-turcă, semnată la Ankara la 11 iunie 1939.

16 Ianuarie

- La 16 ianuarie 1878 S.U.A. își asigură printr-un acord folosirea în Samoa a portului Pago Pago (Insula Tutuila).

18 Ianuarie

- La 18 ianuarie 1778 englezul JAMES COOK a redescoperit insula Hawaii care fusese descoperită inițial de spanioli.
- În timpul primului război balcanic, la 18 ianuarie 1913 flota greacă infringe pe cea turcă la Tenedos (azi insula turcească Bozcaada).

19 Ianuarie

- Între 19 ianuarie/ifebruarie și 21 ianuarie/3 februarie 1918 a avut loc răscossa marinariilor din flota austro-ungară, printre care se aflau și mulți români transilvăneni, din portul Cattaro; insurenții cer dreptul popoarelor din Austro-U-

garie de a forma state naționale independente.

20 Ianuarie

- 1918. A avut loc bătălia navală din largul insulei Imbros (Nordul Mării Egée); a fost scufundat crucișătorul german „Breslau” și grav avariat „Goeben”.

22 Ianuarie

- 1498. Cristofor Columb a descoperit grupul de insule din Marea Caraibelor în care este situat statul Saint Vincent și Grenadine (Saint Vincent and the Grenadines). Descoperirea insulelor a avut loc în ziua de Sfântul Vincentiu, de unde și numele dat acestora.
- La 22 ianuarie 1944 a avut loc debarcarea forțelor aliate în spatele frontului german la Anzio (Italia).

24 Ianuarie

- La 24 ianuarie 1465 Stefan cel Mare a cucerit cetatea Chilia, stăpînită de unguri, la asediul folositu-se de mijloace navale.
- Între 24 ianuarie 1665 și 31 iulie 1667 are loc războiul anglo-olandez. Flota olandeză blochează gura Tamisei (iunie 1667).
- 1879. Se încheie un Acord prin care Germania își asigură folosirea în Samoa a portului Apia.
- La 24 ianuarie 1915 a avut loc la Dogger Bank (Marea Nordului) o confruntare navală anglo-germană. Au participat de partea engleză cinci crucișătoare de bătălie, șapte crucișătoare ușoare și 33 de torpiloare iar de cea germană trei crucișătoare de bătălie, un crucișător curierat, patru crucișătoare ușoare și 18 torpiloare. A fost scufundat crucișătorul cui-rasat german, celelalte nave germane scăpând cu fuga (deși au fost urmărite cu viteza de 27 noduri). Aceasta a fost prima luptă navală între nave blindate armate cu tunuri de calibru mare (se realizează atunci pentru prima oară lovitură de artilerie navală la distanțe mai mari de 16 km).

(III)

CALENDAR MARINARESC

→

nu poate fi concepută decât ca o luptă aeronală, previzionată din 1923 despuș aviația maritimă o apreciem ca fiind corectă și, spre momentul înaintășilor noștri, în 1927, ei au înființat grupul de hidroaviație, iar în 1940 aveam deja trei cadre de hidroavioane, două de legătură și una de bombardament.

Capitolul referitor la starea actuală a marinei noastre, are azi doar valoare istorică, iar capitolul cincii, privitor la urgența creării Marinei Militare, reprezintă o pledoarie prin care autorii cer ca factorii de decizie să se occupe de această problemă națională.

In capitolul săse privind modalitatea realizării programului naval, autorii spună că el trebuie definit de situația politică, situația geografică, situația teatrului probabil de acțiuni și situația forțelor adversarilor probabili. Astfel ei fac afirmația conform căreia „Programul naval trebuie să cuprindă precis: timpul, caracteristicile și numărul vaselor de război de suprafață și submarine; compunerea flotei acriene; organizarea bazei navale cu tot utilajul ei; materialul necesar apărării coastei; materialul necesar formării personalului”.

Finalul acestei minunate cărți, pe care avem datoria să o reedităm, aproape că nu mai are nevoie de comentarii: „Puterea navală nu se datoră înțimăplării și nici nu se improvizează, ci ea rezultă din preparația minuțioasă a tuturor elementelor care o compun.

Să ne creăm dar, Marina Militară de care avem nevoie; să ne stabilim programul naval, să ne formăm personalul și să ne pregătim o bază navală.

Să ne pregătim puterea navală cu toată prevederea și toată perseverența”.

Calendar marinăresc (IV)

25 Ianuarie

- Tratatul de pace turco-venetian de la Constantinopol din 1479 pune capăt războiului din 1463—1479; Venetia dobîndește dreptul de a face comerț în Marea Neagră.
- La 25 ianuarie 1595 a avut loc lupta de la Ruscuc; Mihai Viteazul a trecut Dunărea pe la Mogosin (Moroziu) și a atacat și a ars Ruscucul); pagii Hasan și Mustafa au fost uciși, iar artilleria otomană capturează.

27 Ianuarie

- 1904. Flota japoneză atacă, pe neașteptate, fortăreața rusă Port-Arthur pricinuind serioase pierderi flotei rusești aflate în rada portului; începe războiul russo-japonez (1904—1905).

28 Ianuarie

- 1932. Are loc debarcarea trupelor japo-neze la Shanghai.

31 Ianuarie

- 1942. Japonezii au ocupat Peninsula Malaccă.
- 1944. A început debarcarea forțelor ali- ate în Arhipelagul Marshall.

● „KON-TIKI” — pluta cu care norvegianul Thor Heyerdahl, urmând curențul Humboldt, a străbătut distanța dintre Callao (Chile) și reciful de corali Rarotonga (Polinezia) în 100 de zile în anul 1947.

● „TAHITI-NUI” — pluta cu care virgilicul navigator Eric de Bischopp parcurge în anul 1950, în 6 luni și jumătate, drumul invers străbătut de „KON-TIKI”.

● „Naufragiul de bunăvoie” fără o pregătire anume a fost realizat de dr. Alain Bombard, în anul 1953, pe pluta pneumatică „L'HERETIQUE”, „naufragiu” a durat 53 de zile.

● Traversind Oceanul Atlantic cu pluta „NON PAREIL” americanul John Mikes, George Miller și Jerry Mallene, în anul 1867, încearcă și reușesc să demonstreze calitățile cauciucului în construirea plutelor de salva-

re; traversarea s-a făcut în 51 de zile, parcursând circa 4000 Km.

● În anul 1978 expediția românească „Dacia 2050” plecată pe o plută din busteni de brad parcurgând în Marea Neagră peste 400 Km obține un nou record european, doborându-l pe cel al plutei „NORD” care cu un echipaj polonez parcursese, în anul 1957, 250 Km în Marea Baltică.

● Americanul William Willis infruntând în anul 1954 apele Pacificului pe pluta „SEVEN LITTLE SISTERS” traversându-l de la Callao la Pago Pago în 115 zile însoțit de o pisică și un papagal.

● Cu pluta „JAM-GO” 5 japonezi și 2 filipini au străbătut 2000 km între insula Luzon și portul Kogoshima demonstrând posibilitatea de ajungere încă din timpuri îndepărtate în arhipelagul japonez.

Emilian ANDREI

Peisajul publicistic militar s-a completat cu o nouă apariție, dată de carteaua căpitanului de rangul 2 FILARET SINTION, intitulată „CUNOAȘTEREA SUB-ORDONĂȚILOR”. Apareță în 1990, în Editura Militară, carteaua se constituie într-un veritabil ghid metodologic

telor și verificarea concluziilor despre subordonăți, toate acestea în sprijinul procesului pregătirii militare.

De real folos este această lucrare pentru domeniul pregătirii de luptă și contracarare a acțiunilor de război psihologic.

Este motivul pentru

NOI APARIȚII EDITORIALE

și practic, aplicabil în domeniul militar și nu numai.

Abordind o largă problematică, pentru triada instruire-educare-conducere, autorul face un demers logic și metodologic prin prezentarea și tratarea științifică a unor domenii cum ar fi: cunoașterea subordonăților, metode, tehnici și procedee de stabilire a personalității; culegerea, prelucrarea, interpretarea da-

care redacția revistei „MARINA NOASTRĂ”. Iși face datoria de o noare de a semnala această importanță apărând și de a recomanda că cu căldură tuturor celor implicați în actualul de cultură și educație.

Așadar, „CUNOAȘTEREA SUBORDONĂȚILOR”, sub semnatul doctorandului Căpitan de rangul II, Filaret Sintion.

A.G.

Amplierea

Putem renunța la fumat?

Da, există cel puțin două soluții extrem de simple.

Un medic francez a publicat într-o revistă din Bruxelles o rețetă originală pentru cei ce vor să abandoneze fumatul. La prima vedere totul pare foarte simplu. „Dacă ai poftă să fumezi o țigără trebuie să te sălești să n-o fumezi imediat, ci abia în zece minute. Data viitoare veți mări „distanța” pentru a duce țigara la gură la 15 minute, apoi la 20 etc. etc. ce va însemna că veți fuma din ce în ce mai puține țigări.”

Poate doriti să adoptați o altă metodă mai „simplă” și mai „eficace”? În ce constă ea?

Nimic mai simplu! Vă propuneci ca într-o anumită zi (să zicem 1 ianuarie, ziua dumneavoastră de naștere, a soției etc. oricum, o zi deosebită) să fumați un anumit număr de țigări. Să zicem douăzeci. În zilele următoare reduceți succesiv din rată cîte o țigără (aveți grija să nu luati mai multe în buzunar și nici să cereți de la prietenii).

Succesul este garantat în... douăzeci și una de zile.

Din cîte vedeți soluții nu pas complicate, domnilor fumători, aşa că nu rămîne decît să le încercați. Succes!

D. IOAN

Pe nava noastră, să fie clar că lumina zilei, că e luna! Curiștenie exemplară, marinari exemplari. Dar mai e un exemplar (ce-i drept, rar), care se numește Scatiu. Nu știu cum a ajuns la marină că o viață întreagă i-a fost frică de apă (înd era mică, din cauză că-l punese părintii să se spele, cind s-a facut mare, pentru că îi plăcea berea și vinul).

Acest militar, se mișcă așa de rar, incit dacă pornește dimineață la popotă să ia micul dejun, ajunge la masa de prinz.

Mai mult, e aşa nehotărît incit dimineață să cite o jumătate de oră în pat, nefiind decis pe care parte a patului să se dea jos, cu toate că patul e își de bordajul navei...

La ghete nu-și pune niciodată să-returile, motivind că nu știe care săret și pentru stângul și care pentru dreptul...

Profil hazliu al militarului SCATIU

De spălat, nu știe că poate trăi fără să se spele, dar încearcă. Odătă sa apeleat peste balustradă și-a fost greu de găsit din cauză că s-a tulburat apa și-au ieșit cițiva pești cu burta-n sus.

Cit despre salutat, salută cu mină din partea care trece superiorul, mai mult pentru a-și acoperi față. Gest inutil, pentru că față și,oricum, acoperită cu barba nerăsă de cind a venit de-acasă. Susține că s-a bărbierit, dar s-a tras la să și-i-a rămas părul pe dinafara...

Asta-i Scatiu al nostru! Am încercat să-l îndreptăr, l-am criticat în toate brigăzile artistice, reușind cu greu să-l dezvăluam pe cei care l-au imitat.

Asadar, în echipajul nostru este ordine și disciplină, dar nu devărșire, pentru că Scatiu face abateri. Ultima oară, ieșind în inviere, s-a abătut pe la prietenia sa, care stă în capătul celălăt al tării...

După cum vedeti, i-am dat și inviore, sperind că se îndreaptă. La un moment dat am vrut să-l facem fruntaș, pentru a lua și măsură de retrogradare! L-am chemat și pe tatăl său la poartă, dar mi-a spus că ru-i dă voie de la Poarta Albă... Cred că situația se moștenește din tată-n fiu! Se pare că ultima măsură pe care putem să luăm, este să căutăm ceva cu care să-l măsuăm!

Căpitan-locotenent
Ananie GAGNIUC

STIMATI CITITORII!

Vă adresăm un călduros apel de a contribui la diversificarea tematicii abordate și imbogățirea conținutului materialelor, în așa fel, incit, pentru întreg personalul marinelor — ofițeri, maștri militari și subofițeri, studenți, elevi și militari în termen — publicația „MARINA ROMÂNĂ” să constituie un real ajutor în pregătire și o veritabilă bancă de date și bază de informație, o adeverată revistă de cultură marinăreasă.

Revista vă așteaptă cu:

- articole de specialitate (știință, istorie navală, tradiții marinărești etc.);
- creații literare (poezie, proză, eseuri, schițe, fabule, epigrame etc.);
- careuri, enigmistică, divertisment, caricaturi, grafică etc.;
- informații utile, știri, semnale privind noutăți ce viziază marina.

Așteptăm, de asemenea, sugestii și propunerii privind conținutul materialelor publicate.

Vă mulțumim și vă asigurăm de audiență deplină față de tot ce trimiteți.

R E D A C T I A

Adresa noastră este: „Academia Navală Constanța”,
pentru revista „MARINA ROMÂNĂ”,
telefon: 2 62 00 int. 187

C O N C U R S

Incepind cu acest număr, adresăm cititorilor noștri invitația de a participa la un concurs lipsit de prejudecăți, sugestiv intitulat

„TOP HOBBY CLUB“

Pe lîngă nota de originalitate, dorim să ierarhizăm cele mai valoroase idei, inițiative și pasiuni care fac, dincolo de profesiunea aleasă, obiectul preocupărilor dumneavoastră, în cele mai diverse domenii.

Topul hobbyșilor va fi publicat lunar, celui mai ingenios și interesant subiect fiindu-i rezervat spațiul necesar pentru publicitate în paginile revistei noastre. Cele mai interesante subiecte vor fi premiate la sfîrșitul anului, redacția studindu, totodată, și posibilitatea organizării unor expoziții tematice.

Așteptăm fișă individuală de participare care trebuie să cuprindă gradul, numele și prenumele, vîrstă, studiile și adresa concurențului, insotite de descrierea amănuntită, date concrete și fotografii referitoare la subiectul propus, cel mai tîrziu pînă la sfîrșitul lunii pentru topul din numărul următor, pe adresa redacției revistei „MARINA ROMÂNĂ”, cu mențiunea „Pentru concurs“.

I M P O R T A N T !

Incepind cu acest număr redacția revistei „MARINA ROMÂNĂ” instituie un concurs pentru placute — simboluri ale marilor unități, unităților, navelor și instituțiilor de învățămînt — dotat cu premii. Desenele se vor realiza pe calc, în tuș negru, cuprinzînd toate detaliile la scară 1/1, eventual insotite de explicații suplimentare (texte).

Cele mai reușite lucrări vor fi prezentate și în paginile revistei noastre.



La cea d'intăi corabie românească, Marița
de Cezar Bolliac

Corabie frumoasă! Te du. Te du, grăbește!
Pe țărmuri depărtate aleargă, povestește,
Că lesne-aşa nu moare un neam care a trăit,
Că tirania poate, p'un om să-l prăpădească;
Dar viața unei națiuni nu poate să sleiască,
Pân' n sfârșit, dreptatea în veci a biruit.